Die Umwandlung
von
Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe.

Inaugural-Dissertation

verfasst und der

Hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Kgl. Bayer. Julius-Maximilians-Universität zu Würzburg

zur

Erlangung der rechtswissenschaftlichen Doktorwürde

vorgelegt

von

Hermann Willms
Referendar aus Bonn.

ACAD.
LUGD.BAT.
BIBL.

Tübingen
Druck von H. Laupp jr
1912.

Referent: Professor Dr. Chr. Meurer.

Diese Arbeit erscheint zugleich in den „Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht“, herausgegeben von Philipp Zorn und Fritz Stier-Somlo, als Heft 1 von Band XI.

Vorwort.

Die militärische Verstärkung der Kriegsflotte im Kriege durch Fahrzeuge, die im Frieden der Handelsmarine angehören, kann rechtlich nur in zwei Formen erfolgen: mittelbar und unzulässiger Weise in Form der Kaperei, unmittelbar und zulässiger Weise in Form der Umwandlung von Handelsschiffen in Kriegsschiffe. Für die letztere Schiffskategorie fehlt es an einer allgemein gebräuchlichen, einheitlichen und erschöpfenden Bezeichnung. Die Einrichtung in ihrer Gesamtheit wird amtlich bald „Freiwillige Flotte“ [1]), bald „Hilfsflotte“ [2]) oder „Freiwillige Seewehr“ [3]) genannt; in Presse und Literatur spricht man mit Vorliebe von „Hilfskreuzern“, eine Benennung, die sich aber amtlich kaum Geltung verschafft hat [4]).

Auch das Wort Hilfskreuzer kann keineswegs als treffend oder erschöpfend angesehen werden. Man will damit nicht, wie man zunächst wohl annehmen möchte, veraltetes Kreuzermaterial der Kriegsflotte, das erst in Kriegszeiten in Dienst gestellt wird, bezeichnen; denn es handelt sich, wie schon erwähnt, bei den Hilfskreuzern regelmäßig um Schiffe, die der Kauffahrteimarine angehört haben und erst im Kriegsfalle umgewandelt werden. Die Berechtigung des Wortes liegt vielmehr m. E. in der Vermittelung des geschichtlichen Zusammenhanges der neuen Erscheinung mit der alten verbotenen Kaperei. Unwillkürlich pflegt man näm-

---

1) Volunteer fleet, England; in Rußland heißt „Freiwillige Flotte“ die unter Staatsaufsicht stehende Schiffahrtsgesellschaft, deren Dampfer im Kriegsfalle umgewandelt werden.

2) Marine auxiliaire, Frankreich.

3) Norddeutscher Bund 1870.

4) Nur in Spanien scheint man die während des Krieges mit den Vereinigten Staaten (1898) umgewandelten Dampfer auch amtlich als „Hilfskreuzer der Kriegsflotte“ bezeichnet zu haben; während der amtliche Name in den Vereinigten Staaten „armed vessel in the service of the United States“ lautete (vgl. Barclay S. 204, 205).

lich mit dem Begriff Kreuzer den Begriff Kaper zu verbinden und gerade in der Kapertätigkeit des Kreuzers sieht man dessen eigenartiges Merkmal. „Kaperei und Kreuzerkrieg sind häufig verwechselt worden", sagt PERELS [1]) und werden, wie wir hinzufügen wollen, noch heutzutage vielfach verwechselt [2]).

Der Gedanke, auch nach der Abschaffung der Kaperei die Tätigkeit der alten Freibeuter durch Hilfskreuzer wieder aufzunehmen, wurde zuerst in einer Gruppe französischer Seeoffiziere, der sogenannten „jungen Schule" (jeune école) lebendig, die hier unter Führung des Admirals Aube bahnbrechend gewirkt hat.

Angesichts der im Anfang der achtziger Jahre ganz bedenklichen Schutzlosigkeit schwerer Linienschiffe gegenüber Angriffen schneller Torpedoboote vertrat die jeune école die Anschauung, daß man zweckmäßiger statt jener langsamen, teuren Kolosse eine Menge der viel billigeren, schnellen Torpedoboote und Kreuzer bauen solle. Man begeisterte sich für einen Kreuzerkrieg, bei dem der Gegner (damals England) durch Vernichtung seines Seehandels ausgehungert und zugrunde gerichtet werden sollte. Zu diesem Zwecke wollte man dann auch die schnellen Postdampfer der Handelsflotte, von denen man Großes erwartete, zu Kreuzern umwandeln. Die Hilfskreuzerfrage wurde sehr volkstümlich, und jahrelang überschätzte man in weiten Kreisen ihre Bedeutung, bis in unserer Zeit die Lehre der Geschichte, daß der Kreuzerkrieg allein niemals eine Entscheidung herbeizuführen vermag [3]), eine nüchternere Beurteilung herbeiführte. Die Frage der praktischen Anwendung freiwilliger Flotten war im Laufe der letzten 30 Jahre solchen Wandlungen unterworfen, daß ich auf eine Erörterung verzichten muß [4]).

Die jeune école ist unterlegen. Ihr Verdienst bleibt, daß sie in weiten Kreisen der Bevölkerung, nicht nur Frankreichs, den Gedanken an die Heranziehung der brachliegenden Kräfte der Handelsflotte und ihrer Besatzungen als Material- und Personalreserve der Kriegsflotte wieder volkstümlich gemacht hat.

1) PERELS, S. 171.

2) Beispiele für diese Verwechslung bieten FUNCK-BRENTANO, S. 328; ferner die Rede des brasilianischen Gesandten Ruy Barbosa. Prot. III, S. 816 ff.

3) WEYER 1901, S. 93.

4) Anders GUIHÉNEUC, S. 14—23, der die mannigfache Verwendung der Hilfskreuzer zu den von ihm unter dem Einfluß der jungen Schule normierten Arten des Seekriegs, dem Hochsee-, Kaper- und Küstenkrieg ausführlich erörtert.

Die nachstehende Arbeit beschränkt sich auf eine Betrachtung der völkerrechtlichen Stellung der in Kriegsschiffe umgewandelten Kauffahrteischiffe. In der einführenden Darstellung ist dazu eine eingehendere Erörterung der geschichtlichen Entwickelung der Umwandlungsfrage in ihren einzelnen Erscheinungsformen, von ihrem Keim in den frühmittelalterischen Volksflotten und der organisierten Kaperei bis zur Freiwilligen Seewehr in Preußen (1870) versucht worden.

Inhaltsangabe.

Seite

Vorwort.

A. Geschichte.

I. Die Volksseewehren des frühen Mittelalters 1
1. In England 1
2. In den skandinavischen Staaten 2
II. Die Kaperei 3
1. Entstehung 3
2. Grundlagen 5
a) Kaperbrief 5
b) Prisengericht 7
c) Kaution 8
d) Beuteanteil und Prämien 8
3. Niedergang und Abschaffung 10
III. Die Uebergangszeit 14
1. Folgen der Pariser Deklaration 14
2. Der Reformvorschlag Kaltenborns 16
3. Die „Freiwillige Seewehr" des Norddeutschen Bundes 1870 und ihre Gegner 20
4. Die Praxis der Seemächte von 1877 bis zur II. Haager Konferenz 1907 24

B. Das geltende Recht.

I. Zulässigkeit der Umwandlung 29
II. Bedingungen der Umwandlung: Materialfrage 30
1. Die Guihéneucsche Theorie 30
2. Die englische Kriegsschiffdefinition 35
3. Die Publizität des Materials 39
a) Flagge und Wimpel (Art. II) 40
b) Eintragung in die Kriegsschiffliste (Art. VI) 41
III. Personalfrage 43
1. Der I. Artikel der Haager Kriegsrechtskonvention vom 29. Juli 1899 und seine Anwendbarkeit auf den Seekrieg 43
2. Das Rekrutierungssystem der „Freiwilligen Seewehr" 47
a) Die Anwerbung durch den Eigner 47
b) Die Anwerbung von Ausländern 50
3. Die Personalfrage auf der II. Haager Konferenz 55

Seite

a) Die Vorschläge der Mächte 55
b) Der Kampf um die Bestallung (Art. III) 57
c) Die Rechtsstellung der Mannschaft (Art. IV) 70
d) Die Beobachtung der Kriegsgesetze (Art. V) 70
e) Artikel 1 und Schlußberatung der Kommission 71
IV. Ort und Dauer der Umwandlung 74
1. Die Umwandlung in neutralem Gebiet 75
2. Die Umwandlung auf hoher See: Vorgeschichte des Problems 76
3. Die Verhandlungen der Haager Konferenz 78
a) Beratung der IV. Kommission 78
b) Der italienische Vorschlag und die Rückverwandlung . . . 82
c) Umwandlung und Rückverwandlung im Untersuchungsausschuß 85
4. Umwandlung und Rückverwandlung auf der Londoner Seerechtskonferenz 89
a) Die Denkschriften 90
b) Die Verhandlungen der Kommission 97
c) Der Bericht 108
V. Die Umwandlung feindlicher und neutraler Kauffahrteischiffe . . 110
1. Die Umwandlung feindlicher Kauffahrteischiffe 111
2. Die Umwandlung neutraler Kauffahrteischiffe 118
a) Auf Grund des Angarienrechtes 118
b) Auf Grund Ankaufs 126
VI. Die Sonderstellung der zu militärischen Lazarettschiffen umgewandelten Kauffahrteischiffe 130

C. Schluß.

Die Anwendung von Hilfskreuzern in Gegenwart und Zukunft . . . 133

Literaturverzeichnis.

Aegidi, L. K., und Klauhold, A., Das Staatsarchiv, Sammlung der offiziellen Aktenstücke zur Geschichte der Gegenwart. Hamburg, später Leipzig, seit 1861.

Actes et Documents s. Haager Konferenz.

Albrecht, E., Requisitionen von neutralem Privateigentum, insbesondere von Schiffen. Beiheft I zum VI. Bande der Zeitschrift für Völkerrecht und Bundesstaatsrecht (Kohler-Oppenheim). Breslau 1912.

Attlmayr, Ferdinand, Ritter von, Das internationale Seerecht für k. k. Seeoffiziere. I. Band. Wien 1903.

Barclay, Sir Thomas, Problems of International Practice and Diplomacy. London und Boston 1907.

Batsch, C. F., Rußland. Die Flotte. III. Band der Sammlung „Heere und Flotten der Gegenwart". Berlin (Erscheinungsjahr nicht angegeben, 1900?).

Bergbohm, C., Die bewaffnete Neutralität 1780—1783. Eine Entwickelungsphase des Völkerrechts im Seekriege. Berlin 1884.

Bernsten, K., Das Seekriegsrecht. Berlin 1911.

Blaubuch s. Haager und Londoner Konferenz.

Bluntschli, J. C., Das moderne Völkerrecht der zivilisierten Staaten als Rechtsbuch dargestellt. III. Aufl. Nördlingen 1878.

Derselbe, Das Beuterecht im Krieg und das Seebeuterecht insbesondere. Eine völkerrechtliche Untersuchung. Nördlingen 1878.

Derselbe, Völkerrechtliche Betrachtungen über den deutsch-französischen Krieg. Im Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Rechtspflege 1872.

Boidin, P., Les lois de la guerre et les deux Conférences de la Haye (1899—1907). Paris 1908.

De Boeck, Ch., De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi. Paris 1882.

Bonfils-Grah, Lehrbuch des Völkerrechts für Studium und Praxis. 3. Aufl. Berlin 1904. (Uebersetzung des Manuel de droit international public, 3e éd. von P. Fauchille, Paris 1901).

Botschaft des Bundesrats s. Haager Knoferenz.

v. Bulmerincq, A., Völkerrecht in H. Marquardsens Handbuch des öffentlichen Rechts der Gegenwart in Monographien, Bd. I. Freiburg i. B. und Tübingen 1884.

Calvo, Ch., Le droit international théorique et pratique, précédé d'un exposé historique des progrès de la science du droit des gens, 4e éd. 5 vol. Paris 1887/1888.

Cohen, Arthur, The Declaration of London. A lecture delivered at University College, Gower Street. London 1911.

Dahn, Felix, Bausteine, 5. Reihe, 1. Schicht. 1884.

Documents diplomatiques, s. Haager Konferenz.

Dupuis, Ch., Le droit de la guerre maritime d'après les doctrines anglaises contemporaines. Paris 1899.

Einicke, Paul, Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Seekriege. (Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht, Bd. X.) Tübingen, 1912.

Ferneck, A., Freiherr Hold v., Die Londoner Seekriegsrechtskonferenz. Abdruck in der Zeitschrift für das Privat- und Oeffentliche Recht der Gegenwart, herausgegeben von Grünhut, Bd. 36, S. 301—308. Wien 1909.

Ferber, Kapitänleutnant z. D., Internationale Rechtsverhältnisse der Kriegs- und Handelsschiffe in Krieg und Frieden. Kiel 1895.

Fitger, E., Das Seekriegsrecht nach den Beschlüssen der internationalen Konferenzen vom Haag 1907 und von London 1908/09. (Heft 245/46 der Volkswirtschaftlichen Zeitfragen). Berlin 1909.

Derselbe, Die Rückwirkung des ostasiatischen Krieges auf das Völkerrecht. Die Notwendigkeit einer neuen Seerechtskonferenz. (Heft 206/7 der Volkswirtschaftlichen Zeitfragen.) Berlin 1904.

Fleischmann, Max, Völkerrechtsquellen. Halle 1905.

Flotten-Verein, Jahrbuch des deutschen Flottenvereins 1902. Berlin 1902.

Freemann, Snow, International law. 2. Aufl. Washington 1898.

Funck-Brentano, La Déclaration du Congrès de Paris de 1856 et son application dans les temps modernes. Revue générale de droit international public, Bd. I (1894), S. 324—329.

Geffcken, F. H., Seekriegsrecht in v. Holtzendorffs Handbuch des Völkerrechts, Bd. IV, S. 545—601. Hamburg 1889.

Gibson Bowles, Th., The Declaration of Paris of 1856. London 1900,

Guihéneuc, Olivier, La marine auxiliaire en droit international. Dissertation. Paris 1900.

Haager Konferenz.

Actes et Documents. Deuxième Conférence internationale de la paix. (Herausgegeben vom niederländischen Ministerium des Auswärtigen). 3 Bände. Im Haag 1900. (In der Arbeit abgekürzt Protokolle oder Prot.)

Blaubuch Correspondence respecting the Second Peace Conférence, held at the Hague in 1907. (Miscellaneous No. 1 1908).

Botschaft des Bundesrats (vom 28. Dez. 1908) an die (Schweizer) Bundesversammlung betreffend die Ergebnisse der im Jahre 1907 im Haag abgehaltenen internationalen Friedenskonferenz.

Documents diplomatiques, de la 2e Conférence internationale de la paix. Ministère des affaires étrangères. Paris 1908.

Rotbuch, k. k. Ministerium des Aeußern: Die zweite Haager Friedenskonferenz. Wien 1908.

Weißbuch No. 527 vom 6. Dezember 1907 über die Ergebnisse der im Jahre 1907 im Haag abgehaltenen zweiten internationalen Friedenskonferenz.

Hälschner, H., Der deutsch-französische Krieg und das Völkerrecht. Deutsche Blätter. Gotha 1872.

Hall, E., A Treatise on International law. Herausgegeben von Atlay. 6. Aufl. Oxford, London, New-York, Toronto 1909. (Benutzt sind auch die IV. und V. Aufl. Oxford 1895, bezw. 1904).

Hammann, W., Der Streit um das Seebeuterecht. Berlin 1907.

Heffter, A. W., Das europäische Völkerrecht der Gegenwart. 7. Aufl. bearbeitet von F. H. Geffcken. Berlin 1882.

Heilborn, P., Das System des Völkerrechts entwickelt aus den völkerrechtlichen Begriffen. Berlin 1896.

Hershey, Amos, The international law and diplomacy of the russo-japanese war. London 1906.

Hold v. Ferneck, siehe Ferneck.

Holland, Th. E., The Hague Conference of 1907 in The Law Quarterly Review, London Januar 1908. Band 24, No. 193, S. 76/9.

Hue de Grais, Verfassung und Verwaltung in Preußen und dem Deutschen Reiche. 19. Aufl. Berlin 1908.

Jäckel, H., Die Rechtsstellung der Kriegsschiffe Kriegführender in neutralen Gewässern. Dissertation. Greifswald 1910.

v. Kaltenborn, C., Geschichte der Kaperei im Seekriege. Praxis und Reform im Seekriege, besonders vom deutschen Standpunkte. Neue Jahrbücher der Geschichte und Politik, begründet von K. H. B. Pölitz, herausgegeben von Fr. Bülau. Leipzig 1849.

Kleen, R., Lois et usages de la neutralité, d'après le droit international conventionel et coutumier des états civilisés. 2. vol. Paris 1898, 1900.

La Mache, Ch., La guerre de la course, dans le passé, dans le présent et dans l'avenir. Paris 1901.

Lawrence, T. J., The principles of international law. IV. Aufl. London 1910 (benutzt ist auch die II. Aufl. London 1898).

Derselbe, War and neutrality in the far east. 2. Aufl. London 1904.

Derselbe, A Handbook of public international law. London 1909.

Leeder, Max, Die englische Kaperei und die Tätigkeit der englischen Admiralitätsgerichte. Dissertation. Berlin 1881.

Leroy, G., La guerre maritime. Les armements en course et la jurisdiction des prises. Etude de droit international. Paris und Brüssel 1900.

Liepmann, Der Kieler Hafen im Seekriege (Festgabe zum XXVIII. deutschen Juristentage). Berlin 1906.

v. Liszt, F., Das Völkerrecht, systematisch dargestellt. 6. Aufl. 1910. Berlin 1910. (Benutzt sind auch die 2. und 4. Aufl. 1900 und 1906).

Londoner Seerechtskonferenz.

Blaubuch Proceedings of the International Naval Conference, held in London, December 1908 bis February 1909 (Miscellaneous No. 5 1909) London 1909.

Weißbuch (No. 33 vom 30. November 1909) mit Erläuterungen zu den Ergebnissen der in London vom 4. Dezember 1908 bis zum 26. Februar 1909 abgehaltenen Seekriegsrechts-Konferenz.

v. Martens, G. Fr., Versuch über Kaper, feindliche Nehmungen und in-

sonderheit Wiedernehmungen. Nach den Gesetzen, Verträgen und Gebräuchen der europäischen Seemächte. Göttingen 1795.

Marinerundschau, siehe unter Zorn, Ph.

Meurer, Chr., Die Haager Friedenskonferenz. Band II: Das Kriegsrecht der Haager Konferenz. München 1907.

Montague-Bernard, Historical acounte of the neutrality of Great Britain during the american civil war. London 1870.

Nautikus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Berlin seit 1899.

Niemeyer, Th., Das Seekriegsrecht nach der Londoner Deklaration vom 26. Februar 1909. Berlin 1910.

Nippold, Otfried, Die II. Haager Friedenskonferenz. Niemeyers Zeitschrift für Internationales Privat- und Oeffentliches Recht. Leipzig 1907 bis 1911. Band 17, S. 504—596 (1907), Band 18, S. 199—327 (1908) (enthalten das Verfahren in völkerrechtlichen Streitigkeiten). Band 19, S. 363—426 (1909) (enthält das Kriegsrecht). Band 21, S. 1—59 (1911) (enthält das Seekriegsrecht).

Nys, E., Le droit international. 3 Bände. Brüssel und Paris 1906.

Oppenheim, L., International law. II.: War and neutrality. London 1906.

Perels, F., Das internationale öffentliche Seerecht der Gegenwart. 2. Aufl. Berlin 1903.

Phillimore, Sir Robert, Commentaries upon international law. (4. Bände) 3. Band, 3./4. Aufl. London 1885.

Pohl, H., Deutsche Prisengerichtsbarkeit. Ihre Reform durch das Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907. Tübingen 1911.

Rech, Carl, Das Sanitätsrecht für den Seekrieg nach den Ergebnissen der II. Haager Konferenz. Bonn 1908.

Rivier, A., Lehrbuch des Völkerrechts. 2. Aufl. Stuttgart 1899.

Rolin Jaquemyns, La guerre actuelle in der Rev. de dr. i. 2. Band (1870) S. 643 ff., 3. Band (1871) S. 288 ff.

Rotbuch s. Haager Konferenz.

Salmon, A., La course depuis la Déclaration de Paris. Paris 1901.

Schleinitz, Freiherr von, Der Seehandel, das Seekriegsrecht und die Haager Friedenskonferenz. Deutsche Revue 1907, S. 135 ff.

Derselbe, Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser. Deutsche Revue 1905, S. 83 ff., 182 ff.

Schramm, G., Die Verhandlungen und Beschlüsse der Londoner Seekriegsrechtskonferenz. Dezember 1908 bis Februar 1909. (Auf Veranlassung des Reichsmarineamts zusammengestellt.) Berlin 1911.

Schreckenthal, P., Die Entwickelung des internationalen Seekriegsrechtes seit der Pariser Deklaration, unter besonderer Berücksichtigung der Gesetzgebung Oesterreich-Ungarns. Wien 1909.

Smith, F. E. and Sibley, N. W., International law as interpreted during the russo-japanese war. London 1907.

Staatsarchiv s. Aegidi.

Stenzel, A., Großbritannien und Irland. Die Flotte. II. Band der Sammlung „Heere und Flotten der Gegenwart". Berlin (Erscheinungsjahr nicht angegeben, 1900 ?).

Stoerck, F., Das Seegebiet und die rechtlichen Grundlagen für den inter-

nationalen Verkehr zur See. — Das offene Meer. In v. Holtzendorff, Handbuch des Völkerrechts. Bd. II, S. 407—550. Hamburg 1887.

Twiss, Sir Travers, The Law of Nations considered as independent political communities. (2 Bände.) II. Bd.: on the rights and duties of nations in time of war. Oxford 1895.

Ullmann, E. v., Völkerrecht. Das öffentliche Recht der Gegenwart. Bd. III. Tübingen 1908. (Benutzt ist auch die I. Aufl. Freiburg 1898.)

Derselbe, Die Fortbildung des Seekriegsrechts durch die Londoner Deklaration. Jahrbuch des öffentlichen Rechts Bd. IV. 1910.

Verraes, F., Les lois de la guerre et la neutralité. II Bände. Brüssel 1906.

Wehberg, H., Das Beuterecht im Land- und Seekriege. Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht, Bd. VI, 1. Tübingen 1909.

Westlake, J., International law. II. Teil: War. Cambridge 1907.

Weißbuch s. Haager Konferenz und Londoner Konferenz.

Weyer, B., Taschenbuch der Kriegsflotten. München seit 1900.

Zorn, Albert, Grundzüge des Völkerrechts. II. Aufl. Leipzig 1903.

Derselbe, Das Kriegsrecht zu Lande in seiner neuesten Gestaltung. Eine kritische Untersuchung. Berlin 1906.

Zorn, Philipp, Die zweite Haager Friedenskonferenz. Marinerundschau 1907, Novemberheft. S. 1251—1272.

Derselbe, Die Fortschritte des Seekriegsrechts durch die II. Haager Friedenskonferenz. Staatsrechtliche Abhandlungen, I. Band. (Festgabe für Paul Laband) S. 171—202. Tübingen 1908.

Derselbe, Artikel „Ausland, Ausländer“ in Stengels Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts. I. Band S. 258/261. Tübingen 1911.

A. Geschichte.

I. Die Volksseewehren des frühen Mittelalters.

Die freiwilligen Flotten der Neuzeit haben in gewissem Sinne Vorläufer in den Seewehren des frühen Mittelalters, vor allem in den germanischen Staaten des europäischen Nordens und Westens, in England und in Skandinavien. Grundsätzlich beruht hier die Seemacht auf der allgemeinen Wehrpflicht der Bevölkerung oder wenigstens eines bestimmten Teiles derselben unter Heranziehung des schwimmenden Materials der Handelsflotte im Kriegsfalle.

1. In England.

In England schuf schon Wilhelm der Eroberer (1066), der eine Staatsflotte nicht unterhielt, eine bestimmte Organisation, indem er in den fünf uralten sächsischen Häfen der Narrow Seas (Dover, Romney, Hythe, Hastings und Sandwich) königliche Beamte, die Wardens of Cinque Ports, einsetzte und den genannten Städten gegen weitgehende Privilegien die jährliche Stellung von Schiffen zu Kriegszwecken für eine bestimmte Frist auferlegte [1]). Im Kriegsfalle gehen also die Seeleute der 5 Häfen an Bord ihrer Schiffe, die zugleich Kriegs- und Frachtschiffe sind; der Befehl über das „Schiffsvolk“ und vor allem die Leitung der Navigierung bleibt dabei in den Händen des Kapitäns (Master). Aufgebote der freien Schützen aus den Grafschaften unter dem Befehl königlicher Vasallen bilden den soldatischen Teil der Besatzung, das „Kriegsvolk“, für den eigentlichen Kampf, der sich damals und noch Jahrhunderte später wie in antiker Zeit mehr in Zweikämpfen zwischen den Soldaten beider Teile als in taktischen Geschwaderbewegungen abspielte [2]). Das Schiffsmaterial erfordert kaum Aenderungen: Vielleicht werden auf den hohen Aufbauten am Bug und Heck, die nach dem Entern den Kampf-

1) Stenzel, S. 245. 2) Stenzel, S. 343.

platz abgeben und deshalb Kampagne oder Kastell heißen, einige Wurfmaschinen aufgestellt.

Den Oberbefehl über die aufgebotene Flotte übernimmt der damit betraute königliche Vasall, bis ins 13. Jahrhundert Keeper of the sea, später Admiral genannt, unter dem die Wardens of the Cinque Ports als Geschwaderführer ihrer Stadtkontingente stehen[1]).

„Diese Schiffe bildeten Jahrhunderte lang die Flotte", mit der die englischen Könige die Seeschlachten gegen Frankreich schlugen (Damme 1213, Dover 1217 und Sluys 1340)[2]). Noch heutigen Tages erinnert eine den Cinque Ports in damaliger Zeit verliehene besondere Flagge an die einstige Sonderstellung dieser Häfen und ihre ruhmreiche Geschichte[3]).

2. In den skandinavischen Staaten.

Schärfer noch als in England war der Gedanke einer allgemeinen Volksseewehr bei den Nordgermanen ausgeprägt[4]). Dänemark mit seiner unverhältnismäßig großen, reichgegliederten Küste, Norwegen mit seiner mächtigen Fjordküste, Schweden mit seiner Schärenküste, alle drei Länder sind innig verflochten mit dem Meere. Begabung und Tüchtigkeit in seemännischen Dingen zeichneten seit den Zeiten der gefürchteten Nordmänner alle Skandinavier aus.

Gliederung und Verwaltungsorganisation der drei skandinavischen Völker beruhten auf einer Verfassung, die recht eigentlich auf den Seekrieg zugeschnitten war. Auf der Gesamtheit der freien Grundeigentümer lastete die Gestellung von Schiffen und Mannschaften. Jedes Schiff umfaßte einen festen Bezirk der dazu Beitragspflichtigen; er hieß nach seiner Bestimmung, „Schiffland" in Dänemark, „Schiffrhede" in Norwegen, „Scheppslag" in Schweden, und mußte je ein Schiff mit der erforderlichen Mannschaft, deren Bewaffnung und Proviant zum Seedienst stellen. Jedem Schiffe setzte der König den Befehlshaber, der nach seinem wichtigsten Geschäfte „Steuermann" hieß und eine Vorzugsstellung auch an Landbesitz besaß. Bau und Ausrüstung seines Bezirksfahrzeuges hatte er zu überwachen, die Auswahl der Dienstpflichtigen lag ihm ob und zwar nach Bestimmungen, die den Vermögenden zugunsten des Unvermögenden mehr belasten.

1) Stenzel, S. 281. 2) Stenzel, 245—247; 247.
3) Stenzel, S. 419 und 420.
4) Nautikus, 2. Jahrgang 1900, S. 168 ff.

Die Grundlage dieses umsichtig geordneten Systems aber ist die Bestimmung: Schiffland darf nicht vermindert werden. In diesem Grundsatz drückt sich die vollste Ueberzeugung von der Notwendigkeit einer möglichst großen, schlagfertigen Seewehr aus. Wenn in Norwegen der Alarmbrand von Punkt zu Punkt die weite Küste entlang flog, dann war in sieben Tagen das ganze Land aufgeboten, und die Langschiffe schwammen auf dem grünen Wasser. Ihrer 292 stellte die Schiffsliste in dem Gesetze König Haakons des Guten (935—961) als Landesaufgebot fest, jedes mit 20—25 Ruderbänken: die ganze Flotte also mit einer Besatzung von vielleicht 13 000 Ruderern. Dazu kamen Schiffe des Königs, der königlichen Lehnsleute und der Städte; so stellte Bergen z. B. zwei Zwanzigbänker.

So lange diese Seekriegsverfassung undurchbrochen war, hat sie sich ausgezeichnet bewährt. Als sich aber in der Hand der Geistlichkeit und des entstehenden Adels immer mehr Schiffland vereinigte und damit die Zahl der freien Schiffsmannschaft sank, — eine Bewegung, die im 12. Jahrhundert einsetzte, — war es mit der Seegeltung der nordischen Mächte für lange Zeit vorbei: die Fredekoggen der deutschen Hansa herrschten unumschränkt auf den nordischen Meeren (1368).

II. Die Kaperei.

1. Entstehung der Kaperei.

Die Volksseewehren als gelegentliche Massenaufgebote im Kriegsfalle hatten weder die Aufgabe noch die Fähigkeit, den Seeraub zu unterdrücken, welcher im frühen Mittelalter in kaum vorstellbarer Weise blühte und zu grenzenloser Unsicherheit der Meere führte. Der kühne Krieger von heute wurde zum kecken Räuber von morgen; denn der Seeraub war durchaus keine ehrenrührige Beschäftigung, auch die Schiffe der Cinque Ports betrieben, „wie derzeit allgemein üblich“ [1]), den Seeraub. Dem Privatkrieg zu Lande, der Fehde, entsprach der Privatkrieg zur See, und bis die schwache Staatsgewalt durch eine stehende Kriegsflotte, die ganz zur beliebigen Verfügung des Herrschers stand, die Ordnung aufrecht erhalten konnte, vergingen noch Jahrhunderte [2]). Nys kann mit Recht von diesen Zeiten sagen: „La piraterie était générale et il n' y a même nulle exagération à dire que, dans les premiers

1) Stenzel, S. 246. 2) Dupuis, S. 99, § 75.

siècles du moyen âge, la guerre maritime fut uniquement de la piraterie“ [1]).

Während die italienischen Seestaaten Venedig und Genua als Erben des einst so seegewaltigen byzantinischen Reiches mit starken stehenden Geschwadern die Seepolizei gegenüber Sarazenen und Türken seit dem 11. Jahrhundert kraftvoll handhabten, wurde die nordische Staatenwelt erst durch das stetige Vordringen der Geldwirtschaft und die damit zusammenhängende Verdrängung des Lehnswesens wirtschaftlich in die Lage versetzt, stehende Kriegsflotten, von allerdings anfänglich recht bescheidenem Umfange zu errichten [2]).

Auf die Hilfe seiner Kauffahrer konnte und wollte dabei kein Staat angesichts der Schwäche der stehenden Seemacht verzichten [3]). Anderseits bestand die große Gefahr, daß der zum Kriege aufgebotene Kauffahrer auch nach dem Friedensschluß dem Kriegs- und Raubhandwerk ohne staatliche Ermächtigung weiter nachgehen und der eignen schwachen Kriegsflotte, deren Schöpfung gerade durch den Seeraub mit veranlaßt war, gefährlich werden würde.

Diesen beiden Bestrebungen, Verstärkung der Seemacht und Kampf gegen den Seeraub, verdankt die organisierte Kaperei [4]) ihre Entstehung. Sie stellt einen — vorläufigen — Ausgleich zwischen der erstarkenden Staatsgewalt, der aber noch die Macht zur alleinigen Ausübung des Kriegsrechtes fehlt, und der vorher unbeschränkten Kriegstätigkeit von privater Seite dar. Ließ sich der Handel und Verkehr vernichtende Privatkrieg des Einzelnen auch nicht wie die Fehde zu Lande vollständig ausrotten, so wurde er doch fortab von einer staatlichen Ermächtigung abhängig gemacht und an gewisse Regeln gebunden. Dieser Entwickelung

---

1) Nys III, S. 181, vgl. auch Verraes I, S. 244, S. 206, Anm. 1.

2) Das erste eigentliche Kriegsschiff in England war der „Henry Grâce à Dieu“ vom Jahre 1487, Stenzel, S. 248; „Avant Richelieu la marine militaire n'existait pas“ bemerkt Guihéneuc, S. 6, mit Bezug auf die französische Flotte.

3) Stenzel, S. 246, Nautikus 2. Jahrg. 1900, S. 152: „Die Entwicklung, die Blüte und der Verfall der holländischen Seemacht.“

4) „Kaper“ heißen sowohl Schiff, als auch Kapitän und ausrüstender Rheder, Kaltenborn, S. 202. Kaper heißt englisch: privateer, commissioned vessel, seltener freebotter; französisch: armateur, corsaire, bâtiment armé en course; holländ.: vreebuyter, caper. Die Kaperei: la course (frz.), privateering (engl.) v. Kaltenborn, S. 204; v. Martens, S. 19, § 1.

kam der dem frühabsolutistischen Staatswesen so eigentümliche Zug der Ueberwachung und Zentralisierung in steigendem Maße entgegen. Grundsätzlich wird also der Staat allein zur Ausübung der Kriegstätigkeit berechtigt, kraft seiner souveränen Gewalt kann er dies Recht aber an einzelne Personen oder ganze Gesellschaften übertragen [1]). Wer weiter ohne staatliche Vollmacht raubt, bleibt Seeräuber und verfällt der ganzen Strenge des Gesetzes, der Kaper dagegen wird als irregulärer Bestandteil der bewaffneten Streitkraft, der Seemacht, anerkannt.

Konnte die Kaperei ihrer Natur nach den nordischen Staaten nicht die alte Waffe der auf dem Grundsatz der allgemeinen Wehrpflicht beruhenden Volksseewehren zurückgeben, so gewährte sie ihnen doch eine freiwillige Teilnahme der Nation am Seekriege, die man nach Bedarf annehmen und in Schranken halten konnte. Immerhin lag in diesen Umständen auch der Keim zum Untergang der Kaperei begründet: erstarkte die Staatsgewalt in solchem Maße, daß sie der Unterstützung durch Kaper nicht mehr bedurfte, so mußte einmal die Zeit einer Reform oder Abschaffung der Kaperei kommen.

Damit hatte es aber vorläufig noch gute Weile; denn auch die Grundzüge der neuen Erscheinung entwickelten sich erst im Laufe von Jahrhunderten. Nachdem im 12. Jahrhundert zuerst Regeln für die Kaperei im Mittelmeere aufgestellt worden waren und die beiden Vormächte der iberischen Halbinsel, Aragonien und Kastilien, im 14. Jahrhundert das neue Kampfmittel wohl organisiert hatten, drang die Einrichtung verhältnismäßig spät, aber durch wirtschaftliche Gründe erklärlich, erst im 14. und 15. Jahrhundert nach Norden vor [2]).

2. Grundlagen der Kaperei.

a) Der Kaperbrief und die damit verbundenen Rechte und Pflichten.

Die Erteilung von Repressalienbriefen (lettres de représailles) kennzeichnet recht eigentlich den Uebergang von der Privatfehde zur See zur organisierten Kaperei. Falls ein Untertan des Staates auf friedlichem Wege von einem Untertanen des fremden Staates

1) Verraes I, S. 249.

2) Nys III, S. 182, Verraes I, S. 244, Oppenheim II § 83, S. 92, v. Martens, § 3, S. 23, 24.

eine Entschädigung oder Erfüllung seiner Ansprüche nicht erlangen kann, wird er durch eine Behörde, Admiralität oder Gericht seines Landes ermächtigt, die Güter irgend eines Untertanen des fremden Landes innerhalb des Gebietes des ermächtigenden Staates zu Wasser und zu Lande mit Beschlag zu belegen [1]). Neben diesen Repressalienbriefen erteilt der Staat aber auch lettres de marque, durch die er zur Wegnahme „auch außerhalb der Grenzen seines Gebietes“ ermächtigt [2]). Man hielt diese Unterscheidung nicht lange fest und verstand unter der Bezeichnung Kaper und Repressalienbrief [3]) die Ermächtigung eines Privatmannes durch die Staatsgewalt zu allen Kriegshandlungen, insbesondere zur Schädigung des feindlichen und Verhinderung des unerlaubten neutralen Seehandels, ohne daß der Ermächtigte noch weiterhin gegen einen Untertan des Gegners einen Entschädigungsanspruch zu haben brauchte. Naturgemäß erreicht der Staat durch die Erteilung der Briefe eine genaue Uebersicht über die gesamte Kriegstätigkeit, soweit sie von privater Seite ausgeübt wird, insbesondere da auch die Dauer der Ermächtigung auf eine bestimmte Zeit oder bis zur Beendigung des Krieges festgesetzt ist [4]).

Die Erteilung des Briefes ist überall königliches Vorrecht. In Frankreich waren zwar anfänglich die Gouverneure und Parlamente zuständig, wie Parlamentsbeschlüsse von 1345, 1389, 1392 und 1394 beweisen [5]). Seit der Ordonnance sur le fait de l'Amirauté vom 7. XII. 1400 war die Ausrüstung eines Kapers von der Erlaubnis des Admirals von Frankreich abhängig [6]); 1485 behielt sich dann König Karl VIII. das Recht allein vor. In England bestand seit der Parlamentsakte von 1353 königliches Vorrecht, das durch den Lord Großadmiral ausgeübt wurde.

Mit welchen Umständen und Förmlichkeiten die Erteilung eines Kaperbriefs in England verbunden war, beschreibt Sir Travers Twiss in anschaulicher Weise [7]): „Der Bewerber hatte sich mit dem Gesuch an den Lord Großadmiral oder die Admi-

1) Kaltenborn, S. 105, 106; Verraes I, S. 244; v. Martens, § 4, S. 25, 26.

2) Marca, marcha, Mark = Grenze, Grenzgebiet; andere gebräuchliche Bezeichnungen sind commission de guerre (frz.), commission (engl.); vgl. Westlake II, S. 154. 3) Letters of marque and reprisal.

4) Perels, § 34, III 2, S. 173.

5) v. Martens, § 4, S. 26, 27. 6) Verraes I, S. 249.

7) Twiss, Teil II, No. 194, S. 388; vgl. Dupuis, § 77, S. 101.

ralität — den Ausschuß, der die Befugnisse dieses Großwürdenträgers ausübte — zu wenden und darin um Erteilung eines Kaperbriefes für das angegebene Schiff zu bitten. Die Entscheidung stand ganz im freien Ermessen der Admiralität; hatte sie sich vergewissert, daß Schiff und Besatzung den gestellten Anforderungen entsprachen, so ließ sie dem Richter des Admiralitätsgerichts einen Kaper- und Repressalienbrief auf den Namen des im Gesuch genannten Kaperkommandanten zugehen. Nach Zustellung des Briefes hatte sich der Kommandant in der Kanzlei einzufinden und eine Erklärung über Tonnengehalt und Ausrüstung des Schiffes abzugeben, insbesondere hatte er sich durch Unterschrift auf einem Revers der Krone gegenüber zu verpflichten, daß er sich in jeder Beziehung den vom Könige im Geheimen Rat (privy council) erlassenen Verordnungen und allen später ergangenen Erlassen unterwerfen wolle."

Verletzt der Kapitän die Instruktionen, so wird ihm der Brief entzogen, auch wird der ausrüstende Unternehmer oder die Unternehmergesellschaft für den Verstoß ihres Schiffsführers wie für eigenes Verschulden haftbar gemacht [1]).

Nach der Erteilung des Briefes führt der Kaper die Kriegsflagge [2]) und untersteht insoweit dem Befehle des kommandierenden Admirals, als er sich den allgemeinen seepolizeilichen Anordnungen desselben zu fügen hat; er kann aber nicht gezwungen werden, im Geschwaderverbande der Kriegsflotte an deren Märschen und Manövern teilzunehmen oder auswärtige Stationen innezuhalten [3]). Trotzdem der Kaper die Kriegsflagge führt, unterliegt er dem Durchsuchungsrecht fremder Kriegsschiffe in gleicher Weise wie ein Kauffahrteischiff. Seine Besatzung, auch das sogenannte Offizierkorps, hat nicht den geringsten Rang in der Kriegsflotte, steht vielmehr lediglich im gewöhnlichen Dienstverhältnis zum Unternehmer [4]).

b) Prisengericht.

Neben den Kaperbriefen sind die Prisengerichte das wirksamste Mittel zur Beaufsichtigung der Kaper [5]): durch sie wird

1) Dupuis, § 77, S. 101, Phillimore III, c. 458, S. 702.
2) Verraes I, S. 252, v. Martens, § 16, S. 63.
3) v. Kaltenborn, S. 207, 208.
4) v. Kaltenborn, S. 204, Verraes I, S. 207, 252.
5) Pohl, S. 19 ff.

die Rechtmäßigkeit einer jeden Wegnahme festgestellt, und erst durch ihren Spruch erwirbt der Kaper das Eigentum an seiner Beute, nicht durch die Tatsache der Eroberung[1]). In der Regel soll der Kapitän oder der von ihm beauftragte Offizier (conducteur de la prise) die Prise an den Sitz des Gerichtes, das den Markbrief ausgestellt hat, schaffen. Die Regelung des prozessualischen Verfahrens ist Sache des Einzelstaatsrechts[2]).

c) Kaution.

Zur Deckung der Entschädigungsansprüche, die wegen Ueberschreitung der Befugnisse gegen den Kaper geltend gemacht werden, verlangt jeder Staat die Hinterlegung einer Kaution und das mit gutem Grund: „Schon in der Natur der Kaperei liegt es begründet, daß dieses Gewerbe nicht selten zu willkürlichem Seeraube ausartet, widerrechtliche Gewaltakte sind stets an der Tagesordnung gewesen.“ So Perels, und Leeder kann über die englische Kaperei des 18. Jahrhunderts das vernichtende Urteil fällen: „Nicht nur den Feind des Staates, auch neutrale befreundete Seemächte, alles was den Handel Englands hemmt oder je hemmen könnte, treffend, schädigend, vernichtend, so ist die ausgebildete Kaperei, so beteiligt sich der englische Privatmann, so die Nation am Seekriege“ [3]). Die schon frühzeitig (in Frankreich 1584, in Holland 1567, in England 1602, in Spanien 1621) zur Vorbeugung von Ausschreitungen der Kaperkapitäne und ihrer Besatzungen erlassenen Verordnungen sind auf allen Seiten und zu allen Zeiten durchbrochen worden. Auch die in Staatsverträgen zur ausdrücklichen Pflicht gemachte Kautionsleistung ist wirkungslos geblieben[4]).

d) Beuteanteil und Prämien.

Brief, Prisengerichtsbarkeit und Kaution sind die schon ziemlich frühzeitig geschaffenen Rechtsgrundlagen der Kaperei; weni-

1) Nys III, S. 183, v. Martens, § 23, S. 81.

2) v. Kaltenborn, S. 214.

3) Perels, § 34, S. 172; Leeder, S. 1, vgl. auch S. 18—24.

4) Bereits durch Ordonnanz vom Jahre 1356 verlangte Peter IV. von Aragonien von jedem Armador eine Kaution, Nys III, S. 383. Die Höhe der Kaution ist verschieden z. B. England 1500—3000 Pfund, Frankreich 15 000 Livres, Niederlande 30 000 Florin. Angaben bei Kaltenborn, S. 210, v. Martens, § 15 f. S. 56.

ger wichtig für die rechtliche Entwickelung, dafür aber um so bedeutsamer für die innere Weiterentwickelung wurde der Fortfall des bisher dem Staate zukommenden Beuteanteils und die ungefähr gleichzeitig erfolgende Aussetzung von Prämien an die Kaperbesatzung. Als eine Art Anerkennungsgebühr für die Uebertragung des Beuterechts verlangte der Staat oder der den Brief erteilende Würdenträger nämlich einen bestimmten Beuteanteil. So behielt sich z. B. Prinz Wilhelm von Oranien als Admiral der aufständischen Niederlande im Jahre 1568 seinen Beuteanteil vor, als er die ersten Kaperbriefe ausstellte. Eine Wandlung trat im 18. Jahrhundert in England mit der Prisenakte der Königin Anna vom 28. März 1708 ein: hier wurde zuerst mit dem alten Grundsatze gebrochen und der Grundstein zur neueren Kaperei — dem staatlich genehmigten Gewerbe mit Gewinn und Verlust zugunsten und Lasten des Unternehmers — gelegt; im Artikel 6 wird nämlich bestimmt: „privateers shall after such condemnation have the sole interest and property in such prize or prizes“ [1]).

Nur auf juristischem Wege durch die Erteilung des Briefs, das Verfahren vor dem Admiralitätsgericht und die Kautionsleistung bestand fortan eine Verbindung zwischen Staat und Unternehmer. Er verteilte unabhängig von dem amtlich in der Kriegsflotte geltenden Modus die Prisengelder nach den abgeschlossenen Verträgen an seine Offiziere und Mannschaften. Die französischen Armateurs erhielten erst durch die Ordonnanz vom 15. Mai 1756 den vollen Gewinn ihrer Prisen, während sie vorher nach Bezahlung der Gerichtskosten, der Auslagen für Bewachung und Ausladung der Güter nach Abzug der eigenen Kosten, 6 deniers pro livre für die Invaliden und von dem noch verbleibenden Reingewinn $^1/_{10}$ an den Admiral von Frankreich abzugeben hatten [2]).

Zu dem Fortfall der Anerkennungsgebühr kam die Aussetzung beträchtlicher Prämien, die die Kaper zu eifriger Tätigkeit anspornen sollten.

§ VIII der englischen Prisenakte vom 28. III. 1708 versprach ein Kopfgeld (head money) von 5 L. für jeden Mann, der sich bei Beginn des Kampfes auf einem genommenen Fahrzeuge befunden hatte; in Frankreich setzte die Ordonnanz vom 5. V. 1756 ein Kanonengeld von 100 bis 400 Livres je nach Zahl der Kanonen des weggenommenen Schiffes fest.

1) Leeder, S. 2.
2) Leeder, S. 9, 10, 25; v. Martens, §§ 31, 33; S. 99, 103 ff.

3. Niedergang und Abschaffung der Kaperei.

In diesen Bahnen entwickelte sich die Kaperei bis zum Jahre 1854[1]). Zwar hatte schon der am 10. September 1785 zwischen Preußen und den Vereinigten Staaten geschlossene Handelsvertrag[2]) im Artikel 23 die Wegnahme von Kauffahrteischiffen, die einer friedlichen Unternehmung nachgingen, und damit folgerichtig auch die Anwendung von Kapern im Kriegsfalle verboten, doch wurde diese Bestimmung bei einer Revision des Vertrages nicht aufrecht erhalten, und das gegebene Beispiel fand keine Nachahmung[3]). Vielmehr erlebte die Kaperei wenige Jahre später in dem über 20jährigen Kampfe zwischen Frankreich und England (1793—1802, 1803—1815) noch eine Nachblüte[4]), nachdem sie ihren Höhepunkt im dritten Raubkriege (1689—1697)[5]) und im spanischen Erbfolgekriege (1701—1713) erreicht hatte.

Einen Fortschritt hatte aber schon das 18. Jahrhundert zweifellos dadurch gezeitigt, daß die neutralen Staaten allgemein ihren Untertanen die Annahme von Kaperbriefen seitens einer der kriegführenden Mächte verboten hatten[6]) [7]). Damit waren jene lediglich durch Beutegier herbeigelockten Elemente glücklich beseitigt, doch mag hier erwähnt werden, daß noch im Sezessionskriege (1861—1865) von den Südstaaten der allerdings erfolglose Versuch gemacht wurde, Kaperbriefe an neutrale Staatsangehörige auszustellen[8]).

Auch von den „patriotischen Kapern", den Schiffen des eigenen Volks wandte sich die Gunst der öffentlichen Meinung in steigendem Maße ab. Die Zeitrichtung war überhaupt irregulären Bildungen abgeneigt. Das Bestreben der Staatsgewalt, die Aufstellung der Streitkräfte zu Wasser und zu Lande unabhängig von

1) Bonfils, § 673.

2) Verraes I, S. 220.

3) Verraes I, S. 246, Nys III, S. 186.

4) Nys III, 185, Guihéneuc, S. 9, 10.

5) Die französischen Kaper brachten 42 000 Schiffe im Werte von ¾ Milliarden tourischen Pfund auf, Bonfils, § 706; Nys III, S. 184.

6) Phillimore III, S. 534, Verraes I, S. 250/51; Oppenheim II, § 83, S. 93, erklärt die Erteilung von Kaperbriefen an Neutrale für zulässig.

7) Von beiden Parteien Briefe anzunehmen galt schon vorher als Piraterie, v. Martens, § 14, S. 59.

8) Nys III, S. 191; die Botschaft des Präsidenten Jefferson Davis bei Phillimore III, c. 330, S. 533.

Privatpersonen ganz von staatlicher Seite zu leiten, widersprach durchaus der Grundrichtung der Kaperei [1]). Staaten mit freiwilliger Anwerbung wie mit allgemeiner Wehrpflicht mußten sie in gleicher Weise ablehnen; dem einen entzog sie die ohnedies meist sehr nötige Mannschaft, im andern mußte sie als eine Durchbrechung der allgemeinen Wehrpflicht aufgefaßt werden.

In England waren die Kaper bei der Kriegsflotte keineswegs beliebt. Hohe Offiziere der Flotte wie Nelson und Codrington sprachen sich in der schärfsten Weise gegen sie aus. Letzterer „scheute sich nicht, den Kapern beider Teile den Vorwurf zu machen, sie rissen gegenseitig vor einander aus und hißten irgend eine Flagge, um jedes ihren Weg kreuzende Handelsschiff aufzubringen“ [2]). Dieses Gefühl der Erbitterung erscheint berechtigt, wenn man bedenkt, daß die Kaperei der Kriegsflotte sicherlich eine große Menge brauchbarer Mannschaft entzog und diese zu geradezu menschenräuberischem „Pressen“ nötigte. Auch sprach wohl Eifersucht auf die finanziellen Erfolge der Kaper mit. Während die geringbesoldete Schiffsmannschaft der königlichen Marine in undankbarem, mühevollem Dienst mit der Blockierung feindlicher Schlachtflotten oder auf entlegenen Stationen beschäftigt war, konnten die Kaper in weniger gefahrvollem und abwechslungsreichem Kreuzerkrieg reiche Beute machen [3]).

In Frankreich wirkten vor allem die humanen Bestrebungen der Aufklärungszeit der Kaperei entgegen. Weshalb sollte man die Plünderung des Privateigentums durch Privatleute zur See gestatten, während man dies zu Lande selbst der regulären Kriegsmacht verbot? [4]). Nachdem bereits ein Antrag des früheren Seeoffiziers Kersaint am 30. Mai 1792 in der gesetzgebenden Versammlung zur Annahme gelangt war und die französische Regierung zu erfolglosen diplomatischen Schritten veranlaßt hatte, sprach das Dekret des Konvents vom 29. März 1793 die Abschaffung des Seebeuterechts aus — aber nur den drei Hansastädten gegenüber — [5]). Angesichts des Seekriegs mit England, der die alte Kaperei noch einmal in großartigem Umfange aufblühen ließ, wirkte das Dekret nur wie eine schöne Phrase.

---

1) Dupuis, § 91, S. 120; Hall[4], § 183, S. 551.
2) Dupuis, § 80, S. 105, Lawrence, Principles, § 223.
3) Verraes I, S. 246; Stenzel, S. 381—383.
4) Guihéneuc, S. 9.
5) Nys III, S. 185 ff.

Ein ähnlicher Gesichtspunkt machte sich bei den übrigen Staaten des Festlands geltend. Sie hatten bei den fortdauernden Kriegen zwischen England und Frankreich den leidenden, weil zur See ohnmächtigen Zuschauer abgeben müssen und den Uebergriffen niemals wirksam entgegentreten können[1]). Die gemeinen Ausschreitungen der häufig aus der Hefe des Hafenpöbels hervorgegangenen Kaperbesatzungen hatten hier unauslöschliche Erinnerungen zurückgelassen und die Ueberzeugung, „daß die Kaperei nur ein organisierter Seeraub sei“ [2]) und mit ihrer vernichtenden Wirkung für den neutralen Handel abgeschafft werden müsse, wurde Gemeingut aller Neutralen. Der Bund der bewaffneten Neutralität von 1780 (und 1800), dem eine größere Anzahl von Festlandstaaten angehörte, ging hier unter Rußlands Führung bahnbrechend vor und stellte die beiden wichtigen Grundsätze auf, welche den freien Handel zu sichern bestimmt waren: „Frei Schiff, frei Gut“ und „Effektivität der Blockade“. Wenn diese Regeln sich auch mehr gegen die Willkür richteten, mit der besonders England jedes nach einem der im Kriege mit ihm befindlichen Länder bestimmte Schiff anzuhalten, zu durchsuchen und zu beschlagnahmen pflegte, so wurde doch auch mittelbar die Tätigkeit der Kaper eingeschränkt.

Wie zweischneidig endlich die Waffe der Kaperei der eigenen blühenden Handelsflotte werden konnte, wenn der Gegner seinerseits geschickten Gebrauch davon machte, hatte England in den großen Kriegen der napoleonischen Zeit erfahren. Es gewann durch seine Kaper tausend französische Schiffe, verlor dagegen das Zehnfache an die Franzosen; in dem gleichzeitigen Kriege mit den Vereinigten Staaten (1812—1814) gewann es 500 und verlor 1342 Handelsschiffe![3]). Allerdings war der eine große Vorteil erreicht worden, daß die feindlichen Handelsflotten von der See gefegt waren, während die britischen Kauffahrer, wenn auch unter steter Belästigung durch feindliche Kaper, den Seehandel monopolisieren konnten.

Die lange Friedenszeit nach dem Wiener Kongreß ließ dann die Kaperei fast in Vergessenheit geraten. Die kriegerischen Erschütterungen spielten sich fast durchweg zu Lande ab und nur

1) Leeder, S. 18—24, Verraes I, S. 245, Nys III, S. 183/84.

2) Ausspruch des englischen Ministers des Auswärtigen Lord Clarendon auf der Pariser Konferenz von 1856, Gibson Bowles, S. 95.

3) Nys III, S. 185, Guihéneuc, S. 10.

im Freiheitskampf der Griechen und der Kreolen machte sich eine Art Kaperei bemerkbar, die aber mit der Piraterie größere Aehnlichkeit aufwies.

Neben den mannigfachen Gründen politischer Art haben aber m. E. vor allem die großen technischen Umwälzungen auf dem Gebiete des Schiffbaues und der Artillerie den Niedergang der Kaperei besiegelt: der Uebergang vom Holz- zum Eisenschiff, vom langsamen, auf die Gunst der Witterung angewiesenen Segler zum schnellen, vom Winde unabhängigen Dampfer. Dazu kam der Fortschritt in der artilleristischen Bewaffnung. An Stelle der glatten „Caronnaden" der Nelsonschen Zeit, die ihre runden Kugeln nur auf geringe Entfernung verschossen, führte man Bombenkanonen (1837) und gezogene Geschütze (1854) ein, deren Granaten von großer Tragweite und verheerender Wirkung waren [1]).

An die Ausrüstung von Kaperschiffen in der Massenhaftigkeit früherer Zeiten konnte man angesichts der vorläufig sehr geringen Zahl und der hohen Kosten der Dampfer überhaupt nicht mehr denken. Die Bewaffnung von Holz- und Segelschiffen würde sich aber nicht mehr gelohnt haben, denn ein ganzes Geschwader hölzerner Segelschiffe war einem einzigen Rad- oder Schraubendampfer gegenüber ziemlich wehrlos. Die Kompliziertheit des neuen Materials mußte ferner dem einzelnen Unternehmer die Zurüstung in erheblichem Maße gegen frühere Zeiten erschweren. Auch hätte die alte Ordnung und Zusammensetzung der Besatzung durch die Aufnahme eines neuen — nicht seemännischen — Bestandteils, des Maschinen- und Heizerpersonals, tiefgreifende Aenderungen erfahren müssen.

Die Kaperei war schon innerlich abgestorben, als die gegen Rußland verbündeten Mächte England und Frankreich im Jahre 1854 auf die Ausrüstung von Kapern verzichteten [2]). Die Ausübung des Rechtes hätte den beiden Mächten wegen der Geringfügigkeit der russischen Handelsflotte keinen Vorteil gebracht, wohl aber unter Umständen durch Ermächtigung neutraler Staatsangehöriger, besonders Amerikaner, von seiten Rußlands schweren Schaden bringen können. Auf der Pariser Konferenz von 1856 erließen dann die den Frieden schließenden Mächte (die fünf

1) Stenzel, S. 480/81.
2) Verraes I, S. 221, Nys III, S. 189.

Großmächte, Sardinien und die Türkei) eine Erklärung folgenden Inhalts:

Die Kaperei ist und bleibt abgeschafft (Art. 1).

Feindliches Gut unter neutraler (Art. 2), neutrales Gut unter feindlicher Flagge (Art. 3) ist mit Ausnahme der Kriegskonterbande von der Wegnahme ausgenommen.

Zur Rechtsgültigkeit einer Blockade ist deren Effektivität, d. h. tatsächliche Wirksamkeit erforderlich (Art. 4).

Der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 haben sich alle Seestaaten — auf der zweiten Haager Friedenskonferenz auch Spanien[1]) und Mexiko[2]) — angeschlossen, auch die Vereinigten Staaten, welche bisher fern geblieben waren, weil sie jede Wegnahme feindlichen Privateigentums zur See mit Ausnahme der Konterbande verwerfen, sind auf der Londoner Konferenz beigetreten[3]).

III. Die Uebergangszeit.

1. Folgen der Pariser Deklaration.

Durch Artikel 1 ff. der Erklärung war allerdings die Kaperei, nicht aber das Seebeuterecht überhaupt beseitigt: „Die Kaperei setzt das Wegnahmerecht voraus, hat es zur Grundlage und ist ohne dasselbe nicht denkbar; es würde jedoch ungenau sein, diesen Satz auch umzukehren“[4]). „Durch die Abschaffung der Kaperei und Aufrechterhaltung des Beuterechts brachte man tatsächlich die Staaten, welche nur über eine wenig beträchtliche Kriegsflotte verfügen können, in eine vollkommen ungünstige Lage gegenüber Staaten mit zahlreichen schnellen Kreuzern“[5]).

Den Gedanken, daß die Kaperei notwendigerweise wiederkehren müsse, brachte der Staatssekretär der Union Marcy schon im Jahre 1856 mit deutlichem Hinweis auf Englands Uebermacht zum Ausdruck: „Die einzige Seemacht von entscheidender Ueberlegenheit zur See würde die allmächtige Herrscherin des Ozeans sein. Befindet sie sich im Kriege mit einem schwächeren Volk, so wird ihre Flotte nur die reguläre Seemacht des Feindes in Schach zu halten brauchen, und wenn die eine Hälfte ihrer Schiffe

1) Erklärung des spanischen Delegierten de Villa Urrutia Prot. III, S. 831.
2) Rede des Delegierten Gonzalo A. Esteva Prot. III, S. 846/47.
3) Bernsten, S. 88, Anm. 1.
4) Bonfils, § 1282.
5) Verraes I, S. 214.

zu diesem Zwecke ausreicht, kann die andere den feindlichen Handel vom Meere wegfegen. Wenn die — (Vereinigten) — Staaten dann sehen, wie ihre Handelsflotte unbarmherzig von den Kreuzern einer unwiderstehlichen königlichen (!) Flotte geplündert wird, ohne daß ihnen ein Verteidigungsmittel zu Gebote steht, oder daß sie Böses mit Bösem vergelten können, dann, fürchte ich, werden sie trotzdem wieder ihre Zuflucht zur Kaperei nehmen“ [1]).

Aufgabe jeder zielbewußten, umsichtigen Politik mußte also auch ferner bleiben, die Kräfte der Handelsflotte in geeigneter Form zu den Zwecken der Kriegsflotte beitragen zu lassen.

Zwei Wege standen dabei offen:

Man versuchte die Regel der Pariser Erklärung für unverbindlich zu erklären und befürwortete z. B. noch in jüngster Zeit in England einfach die „Abschaffung“ der Pariser Deklaration. Das Parlamentsmitglied Gibson Bowles bezeichnet sie unter anderm als „unauthorized, contradictory, false and no part of international law“ [2]) und steht mit diesem Urteile durchaus nicht allein. In beiden Häusern des Parlaments wurden von Zeit zu Zeit — meist wenn Seekriege drohten — dieserhalb Anfragen an die Regierung gerichtet. So regte z. B. Lord Lamington in der Sitzung des Oberhauses vom 18. Mai 1885 an, die Abschaffung der Kaperei für unverbindlich zu erklären, weil die Deklaration weder die Zustimmung der Krone, noch die Genehmigung des Parlaments erhalten habe [3]). Die englische Regierung hat sich diesen Anregungen gegenüber stets ablehnend verhalten und ihren Standpunkt u. a. im Jahre 1876 dahin ausgesprochen: „die Deklaration sei zwar nicht ratifiziert; die Regierung habe aber als ausführendes Organ des Parlaments beim Abschluß mitgewirkt. Ehre und guter Ruf des Landes seien bei der Ausführung eines solchen Aktes verpfändet“ [4]).

Die Debatten im englischen Parlament mußten unfruchtbar bleiben: die Kaperei hätte sich in der alten Form nicht wiedererwecken lassen. Sie glich einer interessanten Ruine mit großer Geschichte und einiger Romantik, an der Wiederherstellungsarbeiten zwecklos sind. Man mußte daher einen andern Weg suchen, um die brachliegenden Kräfte der Nation zur See wieder

1) Verraes, S. 214, Anm. 2.
2) Gibson Bowles, S. 125.
3) Nys III, S. 194, ausführlich Perels, § 34, S. 177.
4) Guihéneuc, S. 11.

nutzbringend zu verwerten und für den gesunden Grundgedanken der Kaperei einen im Einklang mit dem Artikel 1 der Deklaration von 1956 stehenden Ausdruck zu finden: „Es ist unsere Ueberzeugung, daß die Kaperei“ — wie Bonfils später selbst zeigt, in Form der Hilfskreuzer — „wieder aufleben wird, denn sie bildet für Seemächte mit ungleichen Streitkräften eine Grundbedingung im Kampf um Sein oder Nichtsein. Ihr Wiedererscheinen ist unausbleiblich. Das von Preußen im Jahre 1870 ersonnene Auskunftsmittel ist nur der erste Schritt dazu“ [1]).

2. Der Reformvorschlag Karl von Kaltenborns.

Die „Freiwillige Seewehr“ des Norddeutschen Bundes vom Jahre 1870 ist der erste praktische, trotz aller Anfechtungen doch bahnbrechende Versuch, die neue Form für den uralten Gedanken zu finden. Wissenschaftlich hat schon Jahrzehnte vorher (1849) Karl von Kaltenborn in einer sehr bemerkenswerten, von der Literatur ziemlich unbeachteten Abhandlung: „Praxis und Reform im Seekriege, besonders vom deutschen Standpunkt“ die Bahn gewiesen. Hier sind zuerst die Grundzüge einer neuen Erscheinung dargelegt, die mit der Kaperei, von der sie ihren Ausgang nimmt, kaum zusammenhängt, und ich möchte nicht anstehen, diese belangreiche Schrift als den Mark- und Grundstein einer neuen Entwickelung zu bezeichnen. Durch das selbständige schöpferische Wirken deutscher Wissenschaft und Staatskunst durfte diese wichtige Frage des Seekriegsrechts der Lösung nahe gebracht werden, wenn es auch erst dem rührigen und umsichtigen Wirken der jungen Schule gelang, den Gedanken der Volksseewehr in die Massen zu tragen und volkstümlich zu machen.

Der Vorschlag Kaltenborns stand im engsten Zusammenhange mit der damaligen politischen Lage: Das Jahr 1848 brachte dem deutschen Volke mit erschreckender Deutlichkeit zum Bewußtsein, daß Seehandel ohne schirmende Kriegsflotte nur ein geduldetes Dasein führen darf. Die kleine, aber von tüchtigem Seemannsgeist erfüllte dänische Marine legte durch die Blockade der deutschen Häfen unsere blühende Schiffahrt — damals die dritte der ganzen Welt — vollkommen lahm. Neben dem beträchtlichen materiellen Verlust war es das Gefühl der Scham über die Ohn-

1) Bonfils, § 1395.

macht des Riesen gegenüber dem Zwerge, das sich im Rufe nach einer starken Reichsflotte Bahn brach und seitdem nicht wieder verstummt ist.

KALTENBORNS Vorschlag bezweckte, die damals noch recht unbedeutende Kriegsflotte durch „Kaper“ zu verstärken.

Eindringlich betonte er zunächst den gesunden Grundgedanken der Kaperei[1]): „Es ist ein jetzt allgemein verkündeter Grundsatz des Staatsrechts wie der Politik, daß die Staatskriegsmacht ihre breitere Basis in der Volksbewaffnung haben müsse, damit sie wahrhaft vom Geiste der Nation durchdrungen werde. . . . . Namentlich in Deutschland, wo man jetzt zur Bildung einer Seekriegsmacht schreitet, schwebt immer noch der Gedanke vor, es könne und werde dies einzig eine Staatskriegsmarine sein; an die Volkswehr zur See, an Privat- oder Bürgerschiffe zur Unterstützung der Staatsseemacht im Falle eines Krieges denkt man kaum oder hält sie für durchaus schädlich, ja schändlich, unmoralisch. Selbst in Preußen, dem Lande der eigentlichen Bürgernnd Volksbewaffnung, dem bürgerlichen Militärstaate edelster Art . . . ., ist der Gedanke einer Volksbewaffnung zur See kaum in die Köpfe der Patrioten gedrungen, trotzdem Preußen in der Gegenwart einer tüchtigen Kriegsseemacht so benötigt, seine Staatsmarine so geringfügig und eine Unterstützung durch bewaffnete Volksschiffe so leicht möglich erscheint.“

Diese Volksseewehr findet man bereits grundsätzlich in der Kaperei[2]): „Das ist eben der wesentliche, der prinzipielle Charakter der Kaperei, wenn wir nur in ihren innersten Kern einzudringen, die harte bittere Schale, sowie manche schlechte Zutaten, wurmstichige und böse Flecken von ihr auszumerzen verstehen. Die gegenwärtig in der Praxis des internationalen Lebens, in Europa und Amerika, herrschende Kaperei ist aber trotz ihrer Mängel doch immer der Art, daß sie die Grundlage einer vernünftigen Volksseewehr darbietet. Sie bedarf nur einer Reform, die allerdings etwas weitgreifend und tiefeinscheidend sein müssen wird.“

Zur „äußeren“ Reform der Kaperei befürwortet KALTENBORN einen allgemeinen Kongreß der kleineren Seestaaten unter der Leitung Frankreichs, — „dessen Seeinteressen mit den unsrigen Hand in Hand gehen“, — und Feststellung der später auf der

1) KALTENBORN, S. 216.

2) a. a. O., S. 217.

Pariser Konferenz von 1856 in Artikel 2 und 4 aufgestellten Normen. Der von ihm gewünschte gänzliche Fortfall des Seebeuterechts ist heutigen Tages noch nicht verwirklicht: der Kaper soll also nach KALTENBORN nur die feindliche Konterbande, deren Begriff möglichst eng zu fassen ist, wegnehmen, er ist aber zur Durchsuchung und zeitweiligen Zurückbehaltung oder zum Verbrauch der Ladung gegen Entschädigung berechtigt[1]).

Unter diesen völkerrechtlichen Voraussetzungen ist die von ihm geforderte Kaperei eigentlich, wie er selbst hervorhebt, keine echte Kaperei im alten Sinne mehr, da ihr das Beutemotiv vollständig fehlt; trotzdem soll sie aber auch in ihren Grundlagen eine Umwandlung erfahren, die sie zu einer „preußischen Landwehr zur See" macht[2]), allerdings bleiben dabei von der alten Kaperei einige unwesentliche Züge und geschichtliche Erinnerungen erhalten.

Das Material der Volksflotte unterliegt bereits im Frieden einer weitgehenden Beaufsichtigung seitens der Staatsgewalt[3]). Diese muß dafür Sorge tragen, daß unter den deutschen Kauffahrteischiffen bei Neubauten möglichst viele gebaut werden, die eine gewisse Seetüchtigkeit haben. Sie hat deshalb den Reedern Entwürfe zur Verfügung zu stellen und eine Prämie zu zahlen, durch die ihre Mehrausgabe gedeckt wird. Bei Kriegsausbruch stellt der Staat die Kriegsausrüstung oder ersetzt die hierfür gemachten Auslagen und requiriert die Fahrzeuge nötigenfalls zwangsweise.

Kriegsfähige Kauffahrteischiffe sind von Reichs wegen in öffentliche Register aufzunehmen: Zahl, Stärke, Abmessungen, Tragbarkeit, Möglichkeit von Mannschaftstransport, Aufstellbarkeit von Kanonen ist dabei anzuführen. Jede Aenderung des Besitztitels, sowie alle größeren Reparaturen sind zur öffentlichen Kenntnis zu bringen. Im Kriegsfalle haftet der Staat dem Reeder bei Beschädigungen voll und ganz! Zum Zwecke der Feststellung des Wertes wird das Schiff deshalb beim Auslaufen als Ganzes und in seinen Teilen von einer Kommission abgeschätzt.

Diese Kaperflotte bildet einen organischen Teil der Flotte, nimmt, soweit nötig, an sämtlichen Operationen teil und untersteht dem Oberbefehl des jeweils komman-

---

1) a. a. O., S. 220. 2) a. a. O., S. 222.
3) a. a. O., S. 222 ff.

dierenden Admirals. Zu einzelnen Unternehmungen ist Anzeige an den Seeoberen erforderlich.

Das Offizierkorps des Kapers soll zwar vorläufig noch vom Eigner ernannt werden, doch soll ein Offizier der Staatsflotte als Ratgeber und zur Aufsicht an Bord aufgenommen werden und mit dem vereidigten Schiffsprotokollführer über die Geschehnisse an Bord ein von beiden unterzeichnetes, täglich abzuschließendes Protokoll führen. Dieser Uebergangszustand wird dann, je mehr das Landwehrsystem eindringt, dahin abgeändert werden, daß das **gesamte Offizierkorps** des Kapers aus Offizieren der Staatsflotte besteht, die der Eigner aus den von ihm vorgeschlagenen Offizieren auswählen muß.

Der Staat hat dafür zu sorgen, daß auf jedem Kaper genügend Artilleristen und Matrosen vorhanden sind; unter Umständen kann er den Kaper zwingen „Staatstruppen" zu Angriff oder Verteidigung an Bord zu nehmen. Die Kaperbesatzung steht im Falle des Todes oder der durch Verwundung herbeigeführten Invalidität der Kriegsmarine völlig gleich. Die Hinterbliebenen werden unterstützt; Tapferkeit wird wie in der Kriegsflotte belohnt.

Die — allerdings wohl recht spärliche — Beute verbleibt der Kapermannschaft und dem Reeder je nach den darüber zwischen ihnen geschlossenen Verträgen. Bei Wegnahme eines feindlichen Schiffes zahlt der Staat wie in alter Zeit ein Kopf- oder Kanonengeld.

Unterstützt durch eine derartige freiwillige Seewehr würde Deutschland, wie KALTENBORN abschließend ausführt, die dritte Seemacht der Welt werden, gerade weil es die drittgrößte Handelsflotte habe.

Die wesentlichen völkerrechtlichen Grundlagen der alten Kaperei kennt die neue Erscheinung also nicht mehr. Der „Kaperbrief" fehlt, weil der neue „Kaper" organisch zur Kriegsflotte gehört; „Kaution" und „Prisengericht" sind überflüssig oder wie die Anwendung des Prisengerichts auf Ausnahmefälle beschränkt; denn die Führung durch Marineoffiziere bürgt für ein gesetzliches Verhalten der Mannschaft und der fast vollständige Wegfall des Beuterechts wird jeden Uebergriff unmöglich machen. Gewissermaßen als geschichtliche Erinnerung hat KALTENBORN „Prisengelder" und „Prämien" von der Kaperei übernommen, doch das sind Eigentümlichkeiten, die die Kaperei sogar mit den Kriegs-

marinen unserer Zeit teilt, für die auch bestimmte Tarife bestehen.

3. Die „Freiwillige Seewehr" des Norddeutschen Bundes und ihre Gegner.

Sehr bemerkenswert ist die weitgehende Uebereinstimmung des KALTENBORNschen Reformvorschlages mit dem Erlaß vom 24. Juli 1870, in welchem König Wilhelm die Errichtung einer „Freiwilligen Seewehr" anordnete, wenn auch nicht verkannt werden darf, daß der Erlaß gerade in der Mannschaftsfrage schärfere Anforderungen stellt. Der von KALTENBORN ausgesprochene gesunde Gedanke einer Volksseewehr tauchte unter dem Zwange der Verhältnisse ohne weiteres von neuem auf und das umsomehr, weil die von ihm geforderten „äußeren Reformen" der Kaperei wenigstens auf deutscher Seite vollständig durchgeführt waren: Der Norddeutsche Bund hatte nämlich durch Erlaß vom 18. Juli 1870 (BGBl. 70 S. 485) auf die Geltendmachung des Prisenrechts verzichtet. Der von Bismarck und Roon [1]) gegengezeichnete Erlaß König Wilhelms I. vom 24. Juli 1870 sei an dieser Stelle vollständig wiedergegeben [2]):

Auf Ihren Vortrag genehmige Ich die Bildung einer freiwilligen Seewehr unter folgenden Modalitäten:

1. Es ist ein öffentlicher Aufruf an alle deutschen Seeleute und Schiffseigner zu erlassen, sich dem Vaterlande mit ihren Kräften und geeigneten Schiffen zur Verfügung zu stellen, und zwar unter nachstehenden Bedingungen:

a) Die zur Disposition zu stellenden Fahrzeuge werden von einer aus zwei Marineoffizieren und einem Schiffsbauingenieur bestehenden Commission, in Betreff ihrer Tauglichkeit zu dem beabsichtigten Zwecke, geprüft und eventuell taxiert. Im zutreffenden Falle erhält der Eigentümer sogleich ein Zehntel des Taxpreises als Handgeld, worauf er sogleich die nötige freiwillige Mannschaft zu heuern hat;

b) die auf solche Weise angeworbenen Offiziere und Mannschaften treten für die Dauer des Krieges in die Bundesmarine und haben deren Uniform und Gradabzeichen anzulegen, deren Kompetenzen zu empfangen und sind auf die Kriegsartikel zu vereidigen. Die Offiziere erhalten Patente ihres Grades und die Zusicherung, daß sie, für den Fall ausgezeichneter Dienste, auf ihren Wunsch auch definitiv in der Kriegsmarine angestellt werden können. Offiziere und Mannschaften, welche im Dienste ohne eigenes Verschulden erwerbsunfähig geworden, erhalten Pension nach den für die Bundesmarine gültigen Sätzen.

1) Roon verwaltete als preuß. Kriegsminister das Ressort der Marine des Norddeutschen Bundes.

2) Text bei PERELS, S. 168 ff., § 34, II, Anm. 3.

2. Die geheuerten Schiffe fahren unter der Kriegsflagge des Bundes.

3. Dieselben werden seitens der Bundesmarine armiert und für den ihnen zugedachten Dienst eingerichtet.

4. Die im Dienst des Vaterlandes etwa zugrunde gegangenen Schiffe werden den Eigentümern nach ihrem vollen Taxwert bezahlt. Können sie nach dem Kriege den letzteren unbeschädigt zurückgegeben werden, so gilt die beim Engagement gezahlte Prämie als Heuer.

5. Demjenigen Schiffe, welchem es gelingt, feindliche Schiffe zu nehmen oder zu vernichten, wird eine entsprechende Prämie gezahlt und zwar für die Zerstörung einer Panzerfregatte 50 000 Thlr., einer Panzerkorvette oder Widderschiffs 30 000 Thlr., einer Panzerbatterie 20 000 Thlr., eines Schraubenschiffs 15 000 Thlr., eines Schraubenfahrzeugs 10 000 Thlr. Diese Prämien werden den betreffenden Schiffseignern ausgezahlt, denen anheimgestellt werden muß, sich bei der Anwerbung der Bemannung mit dieser über die derselben etwa zu gewährenden Anteile an der Prämie zu vertragen.

6. Als Werbe- und Anmeldungsbehörden werden

a) die Werften zu Wilhelmshaven, Kiel und Danzig,

b) die Marinedepots zu Geestemünde und Stralsund,

c) der Kapitän zur See Weickhmann zu Hamburg zu bezeichnen sein.

Sie haben hiernach das Weitere in geeigneter Weise zu veranlassen.

Berlin, 24. Juli 1870.

Trotzdem die geplante Organisation nicht zustande gekommen ist, hat sie doch bis in die neuste Zeit teilweise den schärfsten Widerspruch hervorgerufen. In seiner Abhandlung: „La marine auxiliaire“ hat sich der Franzose Olivier Guihéneuc auf den schroffen Standpunkt gestellt, die französische Regierung hätte die Seeleute der freiwilligen Flotte als **Piraten** behandeln können und müssen, wenn die Besatzung weder von einem Seeoffizier kommandiert, noch teilweise aus Angehörigen der Kriegsmarine zusammengesetzt wäre [1]). Auf eine ähnliche Bemerkung Dupuiss [2]): “Il eût été excessif, à notre sens, de traîter en pirates des navires armés dans les conditions prévues par l'ordonnance prussienne, bien que ces conditions ne fussent pas à l'abri de toutes critiques“ hat Perels schon mit Recht betont, daß eine solche Behandlung vom Standpunkt des internationalen Rechts nicht in Frage kommen konnte, vielmehr stand zur Erörterung ob die Schiffe als K a p e r anzusehen gewesen wären, also ihre Zulassung zur kriegerischen Aktion in dem Artikel 1 der Pariser Deklaration zuwiderlief [3]). Albert Zorn [4]) geht noch weiter, wenn er sich über eine möglicherweise erfolgende Verwendung von Kapern in neuerer Zeit so äußert: „Kaper, welche gegen die in der Seerechtsdeklaration

1) Guihéneuc, S. 63. 2) Dupuis, § 83, S. 109.

3) Perels, § 34, II, S. 171, ff. 4) Albert Zorn, S. 277.

übernommene Verpflichtung von den Signaturmächten im Kriege etwa ausgerüstet werden sollten, würden infolge der hierin liegenden staatlichen Autorisation unter allen Umständen als zur Seemacht gehörig anzusehen sein, obgleich das Vorgehen des betreffenden Staates als solches völkerrechtswidrig wäre."

Die französische Regierung betrachtete die „Freiwillige Seewehr" von vornherein als eine Wiederbelebung der Kaperei, nicht aber als Piraterie, und erhob gegen ihre Zulässigkeit bei der englischen Regierung Einspruch. Lord Granville antwortete ablehnend, indem er gestützt auf das Gutachten der Kronjuristen dem französischen Botschafter Marquis von Lavalette u. a. antwortete: „the vessels . . . . . will be for all intense and purposes in the service of the Prussian Governement, and the crews will be under the same discipline as the crews on board vessels belonging permanently to the Federal navy. This being the case now, and as long as it continues to be so, the Law Officers consider, that Her Majesty's Government cannot object to the Decree of the Prussian Government as infringing the Declaration of Paris. . . . . ." [1]).

Die französische Note enthielt neben wenig Zutreffendem eine Reihe von Uebertreibungen und offenbaren Irrtümern; sie ist aber trotz dieser Mängel immer noch das Arsenal, aus dem die Hauptgegner in der Literatur Bonfils und Calvo ihre Waffen nehmen. Diese haben dabei kein Bedenken getragen, den Text der Note zumeist wörtlich zu übernehmen, obwohl schon eine Prüfung des preußischen Erlasses auf den Wortlaut hin die Unhaltbarkeit der Behauptungen auf französischer Seite ergeben hätte.

Zunächst Calvo [2]):

En examinant de près le caractère anormal de cette institution, on se demande, si cette marine n'est pas sous une forme déguisée le rétablissement des corsaires.

Il faut d'abord remarquer que les navires mis en requisition étaient des navires privés, qualifiés de navires frétés, dont la propriété par conséquent n'était pas transférée a l'État, mais restait au contraire à leurs armateurs.

En seconde lieu une prime était acquise à l'équipage capteur [3]).

---

1) Noten vom 20. und 25. VIII. 70: Staatsarchiv Bd. 20, No. 4345 und 4346.
2) Calvo, § 2394. 3) Vgl. Ziffer 5 des Erlasses!!

Ne sont-ce pas là deux points de ressemblance frappante avec des corsaires?

D'autre part pour ce que ces navires pussent être considérés comme navires de guerre au point de vue du personel, il eut fallu au moins qu'ils fussent commandés par des officiers de la flotte fédérale, dûment commissioné par leur souverain [1]).

In demselben Kapitel urteilt Calvo wieder unter wörtlicher Uebernahme der französischen Note:

„Les navires armés dans les conditions de l'ordonance allemande de 24 juillet pouvaient donc être considérés comme de véritables corsaires avec cette aggravation qu'on ne leur importait aucune des garanties, que tous les états, admettant la course, exigeaient de leurs corsaires notamment le cautionement et la durée limitée des lettres de marque."

Bonfils schließt sich dem Urteile Calvos an, indem er offenbar ohne weitere Prüfung ausführt [2]): „Die „Freiwillige Seewehr" enthielt, wie Calvo in klarer Weise zeigt, alle Merkmale, die früher für die Ausrüstung von Kaperschiffen erforderlich waren."

Er wiederholt dann den Vorwurf, (I) daß das Eigentum am Schiff auch während der Kriegsdauer dem Reeder verblieb, und (II) daß der erbeutenden Schiffsmannschaft besondere Prämien zufallen sollten, und fügt noch zwei weitere Ablehnungsgründe hinzu, die übrigens auch Calvo in der angegebenen Stelle anführt:

(III.) „Offiziere und Mannschaften sollten durch den Reeder angeworben werden, sie erhielten wohl Patent und Uniform, aber sie gehörten nicht der Bundesmarine an [3]), da man ihnen den Eintritt in diese nur für den Fall außergewöhnlicher Dienstleistungen in Aussicht stellte.

(IV.) Die Bemannung dieser Schiffe war keinen andern Regeln unterworfen als denen, die bei Anwerbung für Handelsschiffe gelten, daher war es möglich, daß Offiziere und Mannschaften zum größeren Teile aus Ausländern bestanden" [4]).

Diesen Angriffen [5]) gegenüber hat eine Reihe von Völkerrechts-

1) Vgl. Ziffer 1b des Erlasses!! 2) Bonfils, § 1386.

3) Vgl. Ziffer 1 b des Erlasses!! „Diese Behauptung jener Note wird durch den Text des Aufrufs widerlegt" sagt Heffter-Geffcken S. 281, § 124a, Anm. 7. 4) Vgl. Ziffer 1 und 1b des Erlasses!

5) Weiter sind als Gegner der „Freiwilligen Seewehr" u. a. neben Guihéneuc, Hall (6. Aufl.), S. 520—522, und A. Salmon, S. 117, 120 f., 134 und 142 hervorgetreten.

lehrern ihrer Ueberzeugung von der Zulässigkeit der „Freiwilligen Seewehr“ Ausdruck gegeben, ohne sich jedoch in eine eingehendere Untersuchung der kritischen Punkte in der Material- und Personalfrage einzulassen [1]).

In der unmittelbar durch den Krieg hervorgerufenen Literatur völkerrechtlicher Art hat die „Freiwillige Seewehr“ übrigens gar keine Beachtung gefunden [2]).

Die zustimmenden Autoren [3]) sind dabei keineswegs klar, welche völkerrechtliche Stellung eigentlich die neue Erscheinung einnimmt [4]). De Boeck äußert sich z. B.: „Nous croyons même que cette idée d'une marine volontaire sévèrement disciplinée et militairement organisée contient en germe la solution du problème de la course . . . . En tous cas, l'appel à la Seewehr volontaire, combinée avec le respect de la propriété ennemie à la mer, nous paraît, en principe, inattaquable. Nous y voyons même la solution de l'avenir: des flottilles à côté de la grande flotte, des steamers armés en guerre à côté des gigantesques cuirassés“ [5]).

Auch Perels [6]) betrachtet die „Freiwillige Seewehr“, wie die Kaperei als einen irregulären Bestandteil der Seemacht.

4. Die Praxis der Seemächte von 1877 bis zur II. Haager Konferenz 1907.

Bevor wir aber auf die Angriffe gegen die neue Erscheinung d. h. die Frage nach der völkerrechtlichen Stellung der „Freiwilligen Seewehr“ und der „Hilfskreuzer“ überhaupt näher eingehen, mag im folgenden eine kurze Uebersicht über die von den größeren Seemächten zur Errichtung freiwilliger Flotten getroffenen Maßnahmen gegeben werden. Nach dem deutsch-französischen

---

1) z. B. Lawrence, Principles, § 224; de Boeck, No. 135; Leroy, S. 70; Twiss in der Rev. de dr. i. Bd. 26, S. 119 ff.; Nys III, 196; Attlmayer I, S. 110 ff.; Geffcken S. 560—563 gibt eine ausführlichere Kritik.

2) z. B.: Bluntschli, Völkerrechtliche Betrachtungen über den deutsch-französischen Krieg 1871; Dahn a. a. O.; Rolin-Jaquemyns in der Rev. de dr. i. 1870/71; Hälschner a. a. O.

3) Dupuis, § 83, S. 110, 111 erhebt zwar gegen das Rekrutierungssystem der „Freiwilligen Seewehr“ einige Bedenken, ohne deshalb jedoch die Organisation als rechtswidrig zu bezeichnen.

4) Eine Ausnahme macht Verraes I, S. 104, der eine eingehendere Kritik gibt: „Il faut reconnaître que les navires de la „Freiwillige Seewehr“ répondent à la définition généralement donné au navire de guerre“.

5) de Boeck, No. 135. 6) Perels, § 34 I, II; S. 168.

Kriege sind derartige Organisationen wiederholt zur Entstehung und militärischen Verwendung gelangt [1]).

Als im Winter 1877/8 ein Krieg zwischen Rußland und England drohte, nahm die russische Regierung den Antrag eines patriotischen Vereins, eine freiwillige Flotte zu schaffen, an. Die Schiffe sollten im Wege der Privatsubskription angekauft und für die Zeit des zu erwartenden Krieges dem Staate zur Verfügung gestellt werden [2]).

Die von dem bekannten Oberprokuror des heiligen Synods Georg Pobjedonossetz ins Leben gerufene Organisation wurde nach Abwendung der Kriegsgefahr nicht etwa aufgelöst, sondern im Jahre 1892 dem Marineministerium unterstellt. Die Leitung der Geschäfte liegt in den Händen einer Behörde, bestehend aus dem der Kriegsmarine angehörenden Vorsitzenden, zwei ebenfalls der Kriegsmarine entnommenen Mitgliedern, ferner je einem Mitglied des Finanz- und Kriegsministeriums, sowie einem nicht stimmberechtigten Mitgliede des Rechnungshofes. Regelmäßige Subventionen von ziemlich beträchtlicher Höhe [3]) ermöglichen der Gesellschaft überhaupt die Aufrechterhaltung ihres Betriebes. Die Geschützbewaffnung der Schiffe wird in den Ausrüstungshäfen bereit gehalten [4]). Der Kommandant und mindestens ein Offizier — zumeist jüngere Seeoffiziere, die zum Dienst beurlaubt werden [5]) — erhalten ihre Bestellung vom Zaren [6]); die Besatzung erhält Instruktionen vom Staat, um auf eine Stufe mit den Besatzungen der Kriegsflotte gestellt zu werden [7]).

Die russische freiwillige Seewehr steht also in engster Verbindung mit dem Staate und trägt den Charakter einer in Gesellschaftsform organisierten Staatsflotte, die im Frieden Handelszwecken dient und zur Trägerin des sonst sehr unbedeutenden russischen Seehandels geworden ist. Die an anderer Stelle betrachteten Kontroversen aus dem russisch-japanischen Kriege be-

1) In Rußland 1878 und 1904/5, in Spanien und den Vereinigten Staaten 1898, in Japan 1904/5; in Griechenland blieb es 1897 bei dem Projekt, Bonfils, § 1387. 2) Attlmayr I, S. 109.

3) 1899 wurden nach Angabe von Batsch, S. 618/619 für 10 Jahre jährlich 600 000 Rubel bewilligt, dafür mußten damals aber noch 4 Schnell- und 2 Transportdampfer gebaut werden. Die jetzige Subvention beträgt für die Dauer von 11 Jahren insgesamt 15 000 000 Mark. Weyer 1909, S. 125.

4) Batsch a. a. O. 5) Batsch, S. 570.

6) Hall (5. Aufl.) S. 529, (6. Aufl.) S. 522.

7) Dupuis, § 85, S. 114.

ruhen teilweise auf dieser eigenartigen Doppelstellung der „Freiwilligen Flotte".

Die übrigen Mächte haben ein anderes System angenommen [1]). Darnach hat die Hilfskreuzerflotte den Charakter einer für den Kriegsfall geschaffenen und nur während der Kriegsdauer bestehenden Organisation.

England beschritt den Weg im Jahre 1887, indem es mit der Cunard-, der White Star-Linie und andern großen Dampfschifffahrtsgesellschaften — insbesondere noch der P & O, Peninsular and Oriental Navigation Company — Verträge abschloß, wonach diese gegen jährliche Subventionen sich verpflichteten, bestimmte Schnellschiffe aus ihrem Schiffspark zu festem Preise und in kürzester Frist nach Kriegsausbruch zu verkaufen oder zu vermieten, und neue Schiffe nur nach den von der Admiralität gebilligten Plänen zu bauen. Die Admiralität hat das Recht, an Bord Vorkehrungen zu treffen, durch die die schnelle Ausrüstung des Schiffes im Kriegsfalle erleichtert wird [2]). Zu Lande ist durch Bereithaltung von Geschützen, Lafetten, Munition usw. in den Kriegshäfen der Heimat (Portsmouth, Devenport, Catham) wie in den Kolonien (Sidney und Hongkong) geeignete Vorsorge getroffen [3]). Diese subventionierten Schiffe führen eine besondere Flagge, die sogenannte „Blue flag", während die nicht subventionierten diese Flage nur mit besonderer staatlicher Ermächtigung tragen dürfen [4]). Das Offizierkorps „der zum Kreuzerdienst bestimmten Schiffe" also der eigentlichen Hilfskreuzer soll in Kriegszeiten gänzlich aus Offizieren der Königlichen Marine bestehen [5]), während schon im Frieden die Hälfte der Besatzungen aus Angehörigen der Königlichen Marinereserve besteht [6]).

In Frankreich verfährt man nach gleichen Grundsätzen: Subventionierung und Prüfung der Baupläne durch das Marineministerium [7]). Hier stehen die zur Verwendung als Hilfskreuzer in

1) Die neueste Aufzählung der „voraussichtlichen Hilfskreuzer" d. h. der Kauffahrteischiffe von wenigstens 18 Knoten Schnelligkeit gibt Weyer 1912, S. 130—132. Demnach kann Deutschland über 7, England über 29, Frankreich über 5, Rußland über 4, Italien über 5, die Vereinigten Staaten über 6, Japan über 4 und Oesterreich über 1 Hilfskreuzer verfügen.

2) Attlmayr I, S. 110, Lawrence, Principles, § 224.

3) Jahrbuch des Deutschen Flottenvereins 1902, S. 149.

4) Stenzel, S. 422, 501; Perels, § 8, IA, S. 44/45.

5) Guihéneuc, S. 59.

6) Stenzel, S. 422.

7) Boidin, S. 169.

Aussicht genommenen Schiffe schon im Frieden unter dem Kommando von Marineoffizieren[1]).

Die Regierung der Vereinigten Staaten schloß im Jahre 1892 mit der Amerika-Linie ähnliche Verträge wie England ab[2]) und machte im Jahre 1898 während des Kriegs mit Spanien in großartigem Umfange von dem reichen Schiffsbestand ihrer Kauffahrteiflotte Gebrauch. Amtlich wurden die Schiffe, nach Barclays Darstellung[3]) auch die umgewandelten Kampfschiffe, also die eigentlichen Hilfskreuzer, als „bewaffnete Schiffe im Dienst der Vereinigten Staaten" bezeichnet, „weil sie nicht zur Kriegsmarine gehörten, aber unter Aufsicht eines Staatsdepartements standen". Ein wenig einleuchtender Grund! Man ist offenbar damals in der Verlegenheit gewesen, einen geeigneten Namen für die neue Erscheinung zu finden; als Kaperei konnte man sie nicht bezeichnen, weil man auf die Ausrüstung von Kapern verzichtet hatte, andrerseits war man sich über den Rechtscharakter der Schiffe noch nicht recht klar, ein Umstand, der noch in der Haltung der amerikanischen Delegation auf der II. Haager Konferenz deutlich nachwirkte.

Aus den Abmachungen, welche die deutsche Regierung mit den großen Dampfschiffahrtsgesellschaften getroffen hat, sind wichtige Einzelheiten bekannt geworden, die einen Rückschluß auf die Maßnahmen unserer Regierung gestatten. Nach Artikel 13 des „Vertrags über die Errichtung und Unterhaltung deutscher Postdampfschiffsverbindungen mit Ostasien und Australien" (zwischen dem Deutschen Reich nnd dem Norddeutschen Lloyd) vom 30. Okt. (12. Nov.) 1898[4]) müssen die in die Linie einzustellenden neuen Dampfer hinsichtlich des Baues und der Verwendbarkeit im Kriege den den Unternehmern im einzelnen bekanntgegebenen Anforderungen des Reichsmarineamts entsprechen, die auch bei Umbauten nach Möglichkeit berücksichtigt werden sollen. Die Baupläne unterliegen, wie schon in Artikel 10 des gleichnamigen Subventionsvertrags vom 3./4. Juli 1885[5]) vorgesehen ist, der Genehmigung des Reichskanzlers. Artikel 17 (im Vertrage von 1885 Artikel 20) gibt ferner dem Reichskanzler das Recht, im Falle

1) Dupuis, § 86, S. 114.
2) Attlmayr I, S. 110; Barclay, S. 204 gibt das Jahr 1891 an.
3) Barclay, S. 204, 205.
4) Centralblatt für das Deutsche Reich 1898, S. 453.
5) Centralblatt für das Deutsche Reich 1885, S. 276.

einer teilweisen oder vollständigen Mobilmachung die auf den Linien verwendeten Dampfer gegen Erstattung des vollen Wertes anzukaufen oder gegen Vergütung sonst in Anspruch zu nehmen, wie es auf Grund des § 23 des Kriegsleistungsgesetzes vom 13. Juni 1873 [1]) der Militärbehörde ganz allgemein zusteht. Ein Verkauf oder eine mietweise Ueberlassung der Dampfer an eine fremde Macht darf ohne Genehmigung des Reichskanzlers nicht stattfinden [2]). Noch wichtiger ist die Bestimmung des Artikels 31, die in dem Vertrage von 1885 zwar fehlt, aber auch für die auf Grund dieses Vertrages eingestellten Dampfer gilt: „Die zur Deckmannschaft und zum Maschinenpersonal gehörige Besatzung der Dampfer, soweit sie im Inlande angemustert ist und nicht aus Minderjährigen besteht, muß aus Angehörigen des Beurlaubtenstandes der Kaiserlichen Marine oder aus solchen Personen bestehen, die sich schriftlich verpflichten, als Kriegsfreiwillige in den Dienst der Marine überzutreten, wenn die Dampfer bei einer teilweisen Mobilmachung von der Marine gekauft, gemietet oder requiriert sind.“ „Diese Bestimmungen berechtigen zu der Annahme, daß mit den subventionierten Dampfern schon im Frieden als einem Teil der Kriegsflotte zu rechnen ist“ [3]).

Wenn die vorstehend geschilderten Maßregeln vertraglich nur für die subventionierten Postdampfer gelten, so darf doch angenommen werden, daß sie ganz allgemeine Richtlinien der Handelsflotte gegenüber enthalten. Die Vorschrift, daß Kauffahrteischiffkapitäne als Offiziere des Beurlaubtenstandes der Kaiserlichen Marine eine besondere Flagge führen dürfen [4]), deutet darauf hin, daß diese im Kriege wenigstens als leitende Navigationsoffiziere ihrer Schiffe Verwendung finden werden, wenn auch Oberbefehl und Leitung der Artillerie wahrscheinlich in den Händen aktiver Offiziere ruhen werden.

1) RGBl. 1873, S. 129.

2) Art. 17 (bezw. 20) des Subventionsvertrags vom 30. X. / 2. XI. 1898 (bezw. 3./4. VII. 1885.)

3) Einicke: „Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Seekrieg“, (Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Völkerrecht, Band X, Heft 1) Tübingen 1912, Seite 76.

4) Und zwar gemäß Kaiserlichem Erlaß vom 1. Juli 1896 (RGBl. S. 181) die Nationalflagge schwarz-weiß-rot mit dem eisernen Kreuz an der linken Seite.

B. Das geltende Recht.

I. Die Zulässigkeit der Umwandlung.

Die Kritik der Völkerrechtslehrer an der „Freiwilligen Seewehr“ wie die Praxis der Seemächte lassen eine gewisse Unsicherheit und Unklarheit über den Rechtscharakter der neuen Organisation erkennen. Nehmen die Hilfskreuzer eine eigenartige Mittel- und Sonderstellung zwischen Kriegsschiff, Kaper und Handelsschiff ein oder sind sie Kriegsschiffe im Sinne des Völkerrechts? „Diese Frage“, sagt Nippold [1]), „ist nicht nur eine Frage des internen Rechts, sondern nicht minder eine solche des Völkerrechts. Völkerrechtlich muß feststehen, wann solche Handelsschiffe als Kriegsschiffe angesehen werden können und wann nicht, da sich an diesen Begriff bestimmte Rechte und Pflichten knüpfen.“ Die Zweifel über den Rechtscharakter der neuen Erscheinung wurden durch einen Vorfall aus dem russisch-japanischen Kriege 1904/05, der später eine eingehendere Behandlung erfahren wird [2]), — den Widerspruch der herrschenden Seemacht England gegen die Umwandlung der russischen Hilfskreuzer „Smolensk“ und „Petersburg“ — verstärkt und ließen der russischen Regierung die völkerrechtliche Klarstellung der Frage als dringende Notwendigkeit erscheinen.

Die II. Haager Konferenz hat dann das auch in dem russischen Programm besonders aufgeführte Problem zum Gegenstande ihrer Verhandlungen gemacht, und zwar wurde diese Frage des materiellen Seerechts von der IV. Kommission unter dem Vorsitz des russischen Staatsrats v. Martens behandelt.

In dem von v. Martens für die Beratung der Kommission ausgearbeiteten Fragebogen standen folgende beiden Fragen an der Spitze:

1) Nippold, Bd. 21, S. 10. 2) S. unten S. 76 ff.

„Est-il admis, par la pratique et les législations, que les Etats belligérants puissent transformer des navires de commerce en navires de guerre? Dans les cas de transformation des navires de commerce en navires de guerre, quelles sont les conditions légales que les États belligérants devraient observer?“ [1]).

Die IV. Kommission nahm diese erste Frage ihres Vorsitzenden mit dem Schweigen der Zustimmung auf, und v. Martens stellte darauf fest, „daß man keinen Zweifel über den Gedanken der Kommission haben könne:

„Der Kriegführende hat das Recht, Handelsschiffe in Kriegsschiffe zu verwandeln und dieses Recht kann dem der Anwerbung von Milizen zur Verstärkung des Landheeres verglichen werden“ [2]).

Später gab der Vorsitzende nochmals diesem Gedanken Ausdruck, indem er ausführte: „Das Recht, die Umwandlung vorzunehmen, ist ein natürliches Recht, das jeder Staat besitzt, um seine Sicherheit und Unabhängigkeit mit allen den Mitteln zu verteidigen, die zu seiner Verfügung stehen. Aber das Recht und die Humanität legen dem Staate, welcher zu seinem Vorteil davon Gebrauch machen will, gewisse Bedingungen auf“ [3]).

Diese Bedingungen der Umwandlung (von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe) d. h. die völkerrechtlich bedeutsamen Merkmale des Kriegsschiffs werden naturgemäß nach zwei Gesichtspunkten geordnet:

Schiff und Besatzung,
Material- und Personalfrage.

II. Materialfrage.

1. Die Guihéneucsche Theorie.

Der Vorwurf, welchen Bonfils und Calvo im besonderen der „Freiwilligen Seewehr“ gemacht haben, daß nämlich das Eigentum am Schiff auch während seiner Verwendung dem Eigner verblieb und daß diesem ein Zehntel des Taxpreises als Charter zufallen sollte, ist von Olivier Guihéneuc in seiner Abhandlung „la marine auxiliaire“ wiederholt und ganz allgemein zur Grundlage seiner Prüfung der Materialfrage gemacht worden.

1) Der Fragebogen befindet sich Prot. III, S. 1133 f.
2) Prot. III, S. 745, II. Sitzung der IV. Kommission vom 28. Juni 1907.
3) Prot. III, S. 813, V. Sitzung der IV. Kommission vom 12. Juli 1907.

Er geht dabei von dem grundlegenden Satz aus: „Maßgebend für den völkerrechtlichen Charakter eines Schiffes ist das kontraktliche Band zu dem kriegführenden Staate, dessen Flagge es führt“ [1]).

Guihéneuc unterscheidet dann im einzelnen folgende Kategorien:

1. Kriegs- oder Staatsschiffe gehören dem Staat zu vollem und dauerndem Eigentum.

2. Hilfskreuzer stehen während der Kriegszeit auf Grund unentgeltlicher Leihe oder Anforderung (Requisition) im Besitz des Staates.

3. Kaper stehen weder im Eigentum noch im Besitz des Staates. Sie sind seiner Gerichtsbarkeit und Ueberwachung unterworfen, geniesen dafür aber gewisse Rechte der Kriegführenden [2]).

Zu welchen Folgerungen es führen muß, wenn die privatrechtlichen Beziehungen zum Staat, die Eigentums- und Besitzverhältnisse, Entgeltlichkeit oder Unentgeltlichkeit maßgebend für den völkerrechtlichen Charakter eines Schiffs sein würden, mag an einigen Beispielen erläutert werden.

I. Angenommen, ein wenig zahlungsfähiges Staatswesen läßt ein Kriegsschiff bei einer Privatwerft bauen, die sich im Hinblick auf diesen Umstand das Eigentum für den Fall des Verzuges vorbehält. Nachdem das Schiff längst in den Verband der Kriegsmarine aufgenommen worden ist, gerät der Staat in Verzug: Das Eigentum fiele also an die Werft zurück!!

Wir dürfen nicht fragen, ob das Schiff auch dann noch den Kriegsschiffcharakter trägt, wenn der Staat es ruhig weiter unter seiner Flagge behält, sondern müssen nach Guihéneuc entscheiden, daß es trotz der Einverleibung in die Kriegsflotte niemals Kriegsschiff geworden ist, weil es bis zur vollständigen Bezahlung nicht im vollen und dauernden Eigentum des Staates stand. Vielleicht könnte das Schiff zur Not unter die Rubrik „Hilfskreuzer“ gebracht werden, weil es im Besitz des Staates steht und dieser seinen Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommt, es also unent-

1) S. 39: „la situation d'un navire, au point de vue des lois de la guerre, est fixée par le lien contractuel qui l'unit à l'État belligérant dont il porte le pavillon.

2) Die Definition des Handelsschiffes, die Guihéneuc noch anführt, erübrigt sich hier.

geltlich (!) besitzt! Mit Recht hat schon Dupuis [1]) zu dieser Frage bemerkt: „Cependant, si les navires d'une flotte volontaire demeuraient, même au cours des hostilités, la propriété d'armateurs ou de compagnies privées, cette circonstance, à notre avis, ne suffirait pas pour motiver leur condemnation. —

S'il est naturel, ... que les engins de guerre soient propriété d'État, ce n'est point indispensable et l'on n'a jamais contesté aux officiers le droit de porter une uniforme et de se servir d'armes qui leur appartiennent au propre."

II. Ebensowenig kann die Definition des Kapers befriedigen. Bei der Erteilung des Kaperbriefs kam es nicht darauf an, wer Eigentümer oder Besitzer des Kapers war: Der bevollmächtigende Brief lautete lediglich auf den Namen des Kapitäns, welcher meistens von einer Unternehmergesellschaft angestellt war. Es lag also im Bereiche der Möglichkeit, daß der Staat selbst ein ihm gehörendes Schiff einer Reederei vercharterte, die es dann als Kaper in Dienst stellte, nachdem sie für ihren Kapitän einen Brief erhalten hatte. Guihéneuc selbst führt ein Beispiel dieser Art an: „Enfin, l'amiral Bourgois nous apprend, qu'en 1701 Phélyppeaux, alors ministre de la marine, „laisse pourrir les vaisseaux dans les ports, ou les prêta aux particuliers pour faire la course" [2]). Die Schiffe blieben in vollem und dauerndem Eigentum des Staates und sind deshalb nach Guihéneuc Kriegsschiffe, auch der vollkommen gültige Kaperbrief würde diesen Widerspruch nicht beseitigen können; denn Kaper stehen — immer nach Guihéneuc — „weder im Eigentum noch Besitz des Staates".

III. Umgekehrt würde der Staat, welcher Kriegsschiffe mietet, in der größten Verlegenheit sein, seine Armada in dem Guihéneuc-schen Schema unterzubringen. Der große Kurfürst charterte z. B. mehrmals eine größere Anzahl Schiffe von dem holländischen Reeder Benjamin Raule, die er dann unter kurfürstlicher Flagge auf Kriegs- und Beutefahrten aussandte. Völkerrechtlich waren diese Schiffe kurfürstliche Kriegsschiffe, nicht Kaper des Kurfürsten oder des holländischen Reeders. Nach Ablauf der Mietzeit gingen sie wieder in den Besitz Raules über, in dessen Eigentum sie auch während der Charter verblieben. Nach Guihéneuc wären diese Fahrzeuge deshalb weder Kriegsschiffe noch Kaper,

1) Dupuis, § 83, S. 109, 110; ähnlich Alb. Zorn, S. 276/77.
2) Guihéneuc, S. 7.

weil Kriegsschiffe im Eigentum des Staates stehen müssen, Kaper aber nicht im Besitz des Staates stehen dürfen.

IV. Auch die Definition des Hilfskreuzers trifft nicht das wirklich Wesentliche dieser Einrichtung. Nach GUIHÉNEUC darf man zu den Hilfskreuzern nur Schiffe zählen, die im Besitz des Staates stehen und ihm unentgeltlich — infolge von Leihe oder Anforderung (Requisition) — zur Verfügung stehen. Im Jahre 1898 vor Ausbruch des spanisch-amerikanischen Krieges kaufte die spanische Regierung von der Hamburg-Amerika-Linie die Dampfer „Columbia“ (später „Rapido“) und „Normannia“ (später „Patriota“); während des russisch-japanischen Krieges 1904/05 folgte Rußland diesem Beispiele und kaufte mehrere Dampfer einer deutschen Großrheederei. Nach GUIHÉNEUC wären die Dampfer mit dem Ankauf auch Kriegsschiffe geworden. Andere Erfordernisse als die Bezahlung des Kaufpreises und die Uebergabe wären nicht notwendig gewesen, um diesen Schiffen die Kriegsschiffeigenschaft zu sichern. Andrerseits wird zwischen den angeforderten (requirierten) Kauffahrteischiffen der eigenen Handelsflotte, den echten „Hilfskreuzern“ und den angekauften ausländischen Schiffen, die wegen des Ankaufs „Kriegsschiffe“ geworden sind, vom technischen Standpunkte aus keine Unterscheidung zu machen sein, und diese Uebereinstimmung wird naturgemäß auch eine gleichartige rechtliche Organisation bedingen, die nicht vor der künstlichen Unterscheidung: gekauft oder angefordert Halt machen kann.

Die Zusammenstellung und Gleichstellung von Leihe und Anforderung (Requisition), deren angeblich gemeinsames Merkmal die Unentgeltlichkeit sein soll, erscheint schon deshalb sehr willkürlich, weil letztere regelmäßig mit einer früher oder später erfolgenden Entschädigung des Betroffenen verbunden ist und daher im Erfolg zum Zwangskauf oder zur Zwangscharter wird. Eine Beschränkung des „Hilfskreuzer“namens auf unentgeltlich geliehene Kauffahrteischiffe würde aber in der Praxis die Verwendung derartiger Schiffe geradezu ausschließen. GUIHÉNEUC ist zwar in der Lage, ein Beispiel für seine Theorie anzuführen: Bei Ausbruch des Krieges mit Spanien im Jahre 1898 stellte der patriotische Eigentümer des „Corsair“ (später „Gloucester“) diese Dampfjacht den Vereinigten Staaten unentgeltlich zur Verfügung [1]). Ein Ausnahmefall! Denn gerade die Vereinigten Staaten sahen

1) GUIHÉNEUC, S. 28/29.

sich gezwungen, über 100 Dampfer allein znm Truppentransport nach den Philippinen zu kaufen oder chartern und teilweise als Hilfskreuzer einzurichten.

Die angeführten Beispiele haben zur Genüge gezeigt, zu welcher Verwirrung es führen muß, wenn man die Begriffe des Bürgerlichen Rechts, Eigentum und Besitz, Kauf, Miete und Leihe, Entgeltlichkeit oder Unentgeltlichkeit zu Grundlagen völkerrechtlicher Unterscheidung machen will. Es ist und bleibt eine Frage der Gesetzgebung des einzelnen Staates, des „inneren Staatsrechts“ (droit interne), wie der Berichterstatter der IV. Kommission Fromageot (Frankreich) in der Einleitung zu seinem Bericht über die Umwandlung bemerkte [1]), ob der Staat durch zwangsweise Gestellung, Charter oder Kauf seine Streitkräfte zur See vervollständigen will!

Bonfils und Calvos Angriffe in der Eigentumsfrage fallen damit zusammen, ebenso wie die Behauptung, in der Prämienzahlung liege ein zweites kaperähnliches Moment. Aus den Ausführungen des ersteren geht allerdings nicht hervor, welche Prämien des Erlasses gemeint sind: die Zahlung des Taxpreises von 10 % bei der Stellung des Schiffes (die auch Guihéneuc bekämpft) oder die für Wegnahme oder Zerstörung eines feindlichen Kriegsschiffes gezahlten „Prämien“, Guihéneuc schließt sich hier der Meinung seines Lehrers Louis Renault an, der die Prämienaussetzung für nebensächlich erklärt [2]). Die französische Note und Calvo sprechen sich deutlicher aus und bezeichnen beide Prämienarten als außergewöhnliche Erscheinungen, die angeblich schwerwiegende Merkmale für die Kapernatur der „Freiwilligen Seewehr“ darbieten sollen. Die nebensächliche Bedeutung der Charterprämie ist schon dargelegt worden; bei der andern Prämienart vergaß man nur, daß der Staat auch seinen Kriegsschiffen entsprechende Belohnungen auszusetzen pflegt, ohne daß diese damit den Charakter von Kapern annehmen: „Les équipages des navires de guerre reçoivent eux aussi, des primes en cas de prises, et l'on ne voit pas pourquoi l'allocation de pareilles récompenses deviendrait illicite, parce que l'équipage aurait à la partager avec un armateur“ [3]).

Das Prämiensystem ist überhaupt, wie schon vorher nachge-

1) Prot. III, S. 1090. 2) Guihéneuc, S. 44.
3) Dupuis, § 83, S. 110.

wiesen wurde, kein Merkmal der Kaperei. Die Aussetzung von Prämien wurde nämlich erst gebräuchlich, als diese Organisation schon eine geschichtliche Entwickelung von mehreren Jahrhunderten hinter sich hatte.

2. Die englische „Kriegsschiffsdefinition".

Durch den Aufbau seiner Theorie auf privatrechtlichen Begriffen konnte GUIHÉNEUC eine völkerrechtliche Sonderstellung der Hilfskreuzer konstruieren, die schon mit der Erkenntnis der Nebensächlichkeit aller Eigentums- und Besitzverhältnisse zusammenfallen muß.

Die Stellung der Hilfskreuzer wird durch die Klarstellung des Begriffs „Kriegsschiff im Völkerrechtssinne" bedingt.

Hier erwarb sich die englische Regierung ein Verdienst, als sie gleich zu Beginn der Beratungen in der vierten Kommission[1]) einen Vorschlag einbrachte, der mittelbar zur Klärung der Anschauungen wesentlich beitrug, wenn er auch, statt „die Arbeiten der Konferenz zu erleichtern", wie die einleitende amtliche Erklärung der englischen Regierung ausdrücklich bemerkte[2]), zunächst nur das Gegenteil bewirkte. Das lediglich in einer sehr umfangreichen Bestimmung des Begriffs „Kriegsschiff" bestehende Projekt hatte folgenden Wortlaut[3]):

„Feststellung des Ausdrucks „Kriegsschiff". Es gibt zwei Kategorien von „Kriegsschiffen":

A. Kampfschiffe.

B. Hilfsschiffe.

A. Mit dem Ausdruck „Kampfschiff" bezeichnet man:

Jedes Schiff, das eine anerkannte Flagge führt, auf Staatskosten zum Angriff auf den Feind bewaffnet ist, und auf dem sowohl Offiziere wie Mannschaften in gehöriger Weise von der Regierung, von der sie abhängen, zu diesem Zwecke bevollmächtigt sind. Das Schiff darf diesen Charakter nur vor seiner Ausfahrt aus einem Heimatshafen erwerben und denselben nur nach seiner Rückkehr in einen Heimatshafen wieder ablegen.

B. Unter dem Ausdruck „Hilfsschiff" versteht man:

Jedes Handelsschiff, — gleichgültig ob es einem Kriegführen-

1) I. Sitzung vom 24. Juni 1901, Prot. III, S. 742.

2) Prot. III, S. 742.

3) Prot. III, S. 1135, Anhang II.

den oder einem neutralen Staate gehört, — das zum Transport von Seeleuten, Kriegsmunition, brennbaren Stoffen, Lebensmitteln, Waffen oder jeder anderen Art von Seevorräten gebraucht wird oder das zur Ausführung von Ausbesserungen bestimmt oder zum Ueberbringen von Nachrichten oder Erkundungen beauftragt ist, wenn besagtes Schiff der ihm unmittelbar oder mittelbar von der kriegführenden Flotte mitgeteilten Marschorder Folge zu leisten verpflichtet ist. Ebenso versteht man unter dem Ausdruck jedes Schiff, das zum Transport von Truppen (troupes militaires) gebraucht wird."

Schon die Definition des „Kampfschiffes" hatte bei der ergebnislosen Verhandlung des Plenums der Kommission[1]) zu Bedenken Anlaß geboten, indem der italienische Delegierte Graf Tornielli[2]) die Wiedereinführung der Kaperei unter diesem Deckmantel befürchtete, ein Gedanke, den Lord Reay (England) im Ausschuß besonders zurückwies. Immerhin gab die Fassung des ersten Teils der Definition wirklich zu einigem Zweifel Anlaß: Führung der Flagge, Bewaffnung zum Angriff und vor allem die geforderte Sondervollmacht sind Merkmale des Kapers, während das Staatskriegsschiff einer besonderen Vollmacht niemals bedurft hat.

Der Kapernatur widersprach allerdings die Bestimmung, daß die Kampfschiffe auf Staatskosten ausgerüstet werden sollten, weil die Ausrüstung von Kapern stets und unter allen Umständen auf Rechnung des Unternehmers erfolgte[3]). Der Wunsch Englands, diese nebensächliche, lediglich privatrechtliche Beziehungen zwischen Staat und Reeder berührende Regel zum völkerrechtlichen Erfordernis zu machen, war politisch wohl verständlich, vor allem auch, weil bezüglich des Ortes der Umwandlung ganz eigenartige den englischen Interessen entsprechende Regeln vorgesehen waren. England hätte sich bezüglich der Ausrüstungen und Armierung seiner „Kampfschiffe" in einer sehr vorteilhaften Lage befunden. Mit Hilfe der Arsenale seiner Seefestungen kann es in der gan-

1) Nach der ergebnislosen Versammlung der Kommission in der VII. Sitzung vom 19 Juli 1907 (Prot. III, S. 838—850) war auf Antrag des Grafen Tornielli (a. a. O. 850) zur Begutachtung des englischen Vorschlags ein besonderer „Untersuchungsausschuß" gebildet worden, der den Franzosen Fromageot mit der Ausarbeitung eines Berichtes beauftragte. (Prot. III, S. 862/64.

2) Prot. III, S. 849.

3) Perels, S. 170.

zen Welt auf „Staatskosten zugerüstete“ Hilfskreuzer aufstellen, während auf gegnerischer Seite Staat wie Reeder Schwierigkeiten haben würden, diesem Erfordernis in überseeischen Besitzungen gerecht zu werden. Der Unternehmungsgeist patriotischer Reeder in den Kolonien würde sicherlich ganz unterbunden.

Hierzu kam, daß die Stellung des Offizierskorps und der Besatzung rechtlich keineswegs klargestellt oder erschöpfend geregelt war, wie insbesondere die Bevollmächtigung der gesamten Mannschaft erfolgen sollte, war vorsichtigerweise ganz offen gelassen.

Die Unbrauchbarkeit der Definition A lag aber vor allem daran, daß die nur für die Hilfskreuzer so bedeutsame Frage des Ortes der Umwandlung, an der das ganze Abkommen später fast gescheitert wäre, in den Vorschlag hineingezogen und natürlich vom englischen Gesichtspunkte aus einseitig geregelt war. Hier barg der englische Vorschlag einen unlösbaren inneren Widerspruch in sich, auf den der russische Bevollmächtigte Oberst Ovtchinnikow aufmerksam machte [1]): Für die „Hilfsschiffs-Kriegsschiffe“ war im Gegensatz zu den „Kampfschiff-Kriegsschiffen“ ein bestimmter Umwandlungsort nicht vorgesehen; die Umwandlung konnte demnach selbst in neutralen Häfen vorgenommen werden. Gerade diese Umwandlungsfreiheit würde dem „Hilfsschiff-Kriegsschiff“ aber eine neue eigenartige Sonderstellung gewährt haben, die mit dem herrschenden Völkerrecht nicht in Einklang zu bringen war [2]). Man hätte ferner bei Annahme der englischen Vorlage, ohne daß ein Bedürfnis dazu vorgelegen hätte, nicht nur zwei Arten von Kriegsschiffen, „Kampfschiffe“ und „Hilfsschiffe“, sondern auch zwei Kategorien von Hilfskreuzern unterscheiden müssen: „Kampfschiff-“ und „Hilfsschiff-Hilfskreuzer“.

Die Frage nach der Notwendigkeit einer besonderen Klassifizierung der „Hilfsschiffe“ warf auch der Berichterstatter Fromageot auf [3]): Konnte der zweite Teil des englischen Vorschlags überhaupt zur Umwandlungsfrage und nicht mit größerem Recht zum Problem der Kriegskonterbande gerechnet werden?

In der Plenarversammlung der Kommission hatte bereits der niederländische Delegierte Vizeadmiral Jonkheer Roëll [4]) auf die Möglichkeit hingewiesen, daß die unter B. angeführten „Hilfs-

1) Prot. III, S. 849.
2) Vergl. auch Boidin, S. 173, Anm. 2.
3) Prot. III, S. 862, 863.
4) Prot. III, S. 848.

schiffe“ (die nach der später allerdings von Lord Reay zurückgezogenen Präambel des Vorschlags[1]) zu den „Kriegsschiffen“ gehören sollten), sogar neutrale Handelsschiffe sein konnten, welchen alle Rechte der Kriegsschiffe z. B. das der Durchsuchung feindlicher und neutraler Handelsschiffe zugestanden hätte. Darin würde aber eine rechtliche Neuerung von unermeßlicher Tragweite gelegen haben, die die Begriffe „Kriegsschiff“ und „Konterbande“ vollkommen umwälzen mußte.

Admiral Porter[2]), der Vertreter der Vereinigten Staaten, erwarb sich hier das Verdienst, die Kommission auf den Hintergedanken aufmerksam zu machen, der offenbar die sonst in ihren seerechtlichen Anschauungen so ungewöhnlich konservative Politik Englands zu diesen revolutionären Grundsätzen bekehrt hatte: In der Regel pflegt der größte Teil der zu Troßzwecken gecharterten Handelschiffe — insbesondere die meist Neutralen gehörigen Kohlenschiffe — nicht in Kriegsschiffe umgewandelt zu werden. Ueber die Rechtmäßigkeit der Wegnahme eines Konterbande führenden feindlichen oder neutralen Schiffes würde nach herrschendem Völkerrecht das Urteil des Prisengerichts entscheiden und zu diesen Konterbande führenden würden auch die „Hilfsschiffe“ durchweg gehören. „Der englische Vorschlag setzt aber anstelle der Beschlagnahme durch das Prisengericht die Entscheidung oder Laune eines Subalternen (sous-officier) der kriegführenden Flotte; auf seinen Befehl hin kann das neutrale Schiff versenkt werden“, weil es als erobertes „Kriegsschiff“ der Kompetenz des Prisengerichts nicht unterliegt!!

Der Untersuchungsausschuß und sein Berichterstatter Fromageot beschränkte sich auf die Klarstellung der Streitfragen und überließ die Entscheidung darüber dem Plenum der Kommission; doch stellte er fest, daß zwischen den in Kriegsschiffe umgewandelten Handelsschiffen — den echten Hilfsschiffen — und den „Hilfsschiffen“ des englischen Vorschlags ein rechtlicher Zusammenhang nicht besteht: „L'expression de navire auxiliaire souvent employée pour désigner des navires mobilisables ou mobilisés

1) Prot. III, 863.

2) Prot. III, S. 849. Der Widerspruch Porters mußte der englischen Vertretung besonders unangenehm sein, war sie doch ausdrücklich vom britischen Auswärtigen Amt angewiesen worden, in dieser Frage „mit ihren Kollegen von den Vereinigten Staaten“ Fühlung zu suchen. (Sir Edward Grey an Sir Edward Fry am 12. Juni 1907, Correspondence usw. S. 14.)

et destitués à exercer les droits des belligérants, pourrait crêter ici à confusion. Cette confusion, comme on le voit, doit être évitée [1]). Die Bedürfnisfrage nach einer besonderen Klassifizierung der Troßschiffe verneinte der Ausschuß zwar nicht ausdrücklich: England verzichtete aber nach der kritischen, wenig schmeichelhaften Untersuchung des Berichterstatters auf die Weiterberatung seines Vorschlags [2]).

Die Theorie Guihéneucs entbehrte, wie wir sahen, nicht der logischen Folgerichtigkeit, wenn sie auch auf falschen Grundlagen beruhte. Diese Anerkennung muß man dem englischen Projekt versagen. Die Sätze, die die britische Regierung aus politischen Gründen gern zur allgemeinen Annahme gebracht hätte, sind ohne Rücksicht auf den inneren Zusammenhang zusammengestellt. Weder die Material- noch die Personalfrage wurde klargestellt und die Lösung der ganzen Frage durch den neuen „Hilfsschiff-Kampfschiffbegriff" verwirrt und erschwert.

3. Die Publizität des Materials.

Die Betrachtung der beiden Theorien vom Kriegsschiff führt negativ zu zwei Ergebnissen von grundlegender Bedeutung: die kontraktlichen Bande zwischen Staat und Eigentümer sind rechtlich bedeutungslos und die Sonderstellung der Hilfskreuzer ist unhaltbar. Zur Feststellung des Kriegsschiffsbegriffs, aus dem die Rechtserfordernisse des sogenannten Hilfskreuzers sich dann notwendigerweise ergeben, mag deshalb hier die Definition von Perels [3]) zugrunde gelegt werden: „Als Kriegsschiff im Sinne des internationalen Rechts ist jedes zum Ressort einer Kriegsmarine gehörige, einem militärischen Befehlshaber unterstellte Schiff mit militärisch organisierter Besatzung anzusehen. Die Bestimmung für militärische Zwecke ist nicht erforderlich, ebensowenig die Armierung. Aeußerlich kennzeichnet sich die Eigenschaft als Kriegsschiff durch Flagge und Kommandozeichen." Eine völkerrechtliche Materialfrage besteht also, soweit Schiffe der eigenen Handelsflotte zur Umwandlung in Frage kommen, überhaupt nicht, an ihre Stelle tritt die „Publizität", die Frage, wie die Kriegsschiffeigenschaft der Oeffentlichkeit kenntlich gemacht wird.

---

1) Prot. III, S. 864.
2) Prot. III, S. 1008.
3) Perels, § 11 I, II, S. 54, vergl. auch Anm. 1 daselbst.

a) Flagge und Wimpel (Art. II).

Die Kriegsflagge ist die beste Legitimation des Hilfskreuzers. Auf der Konferenz forderten neben dem englischen Projekt A. der russische[1]) wie der niederländische[2]) Vorschlag dieses Kennzeichen. Die russische Regierung verlangte: „Das Schiff muß auf Befehl seiner Regierung die Kriegsflagge tragen"; Hollands Vorschlag wich, wie Jonkheer VAN KARNEBEEK[3]) anerkannte, „nur technisch, nicht grundsätzlich" von dem russischen ab, indem die Führung der Kriegsflagge und des Wimpels an Heck und Mastspitze vorgesehen war.

Im Untersuchungsausschuß (Comité d'examen) herrschte nahezu Einstimmigkeit über die Bedeutung des russischen Vorschlags, zu dessen Gunsten sich auch Jonkheer VAN KARNEBEEK aussprach. Nur der Japaner TZUDZUKI vertrat den Standpunkt seiner Regierung, die in ihrem Vorschlage[4]) von dem Erfordernis der Flaggenführung abgesehen hatte, und bestritt „die Notwendigkeit, diese Einzelheiten" festzustellen[5]). FROMAGEOT bemerkte demgegenüber mit Recht, daß die Flagge als äußeres Unterscheidungszeichen des Kriegsschiffs die beste Gewähr biete, die die Neutralen haben könnten, während FUSINATO (Italien) darauf hinwies, daß für die Festsetzung dieses Unterscheidungsmerkmals lediglich die innere Gesetzgebung des zugehörigen Staates zuständig sei[6]). Schon vorher hatte FUSINATO noch auf eine Anregung FROMAGEOTS, ob man der Besatzung wie zu Lande den Milizen ein bestimmtes Abzeichen geben solle, betont, zur See sei die Frage weniger von Wichtigkeit; denn Flagge und Schiff gäben der Besatzung ihren Charakter als Kriegführende[7]).

Der italienische Vertreter schenkte hier einer Tatsache nicht die nötige Beachtung, die in der Praxis vielleicht zu Schwierigkeiten führen könnte: die meisten Seemächte, auch kleinere und allerkleinste unterscheiden jetzt zwar zwischen Kriegs- und Handelsflagge; aber noch heutzutage gebrauchen verschiedene größere

1) Prot. III, S. 1135, Anhang III.

2) Prot. III, S. 1136, Anhang V, No. 3, vergleiche PERELS, § 11, Anm. 1, S. 54.

3) Prot. III, S. 1009. 4) Prot. III, S. 1136, Anhang VI.

5) Prot. III, S. 1008; 10. Sitzung vom 30. VIII. 1907, (Prot. III, S. 1004 bis 1014). 6) Prot. III, S. 1009.

7) Prot. III, S. 1008/09.

Seemächte dieselbe Flagge für Kriegs- und Handelsschiffe. Das Streifen- und Sternenbanner (the strips and stars) der Vereinigten Staaten wie die Trikolore Frankreichs wehen auf Kriegs- und Kauffahrteischiffen in gleicher Weise. Auch Brasilien, Chile und Holland machen m. W. keinen Unterschied.

Der Wimpel stellt im Falle der Gemeinsamkeit von Kriegs- und Handelsflagge das einzige Unterscheidungszeichen des Kriegsschiffs dar. Seine weitere Bedeutung beruht aber ganz allgemein darin, daß er als Kommandozeichen die „Befehlsführung durch einen dem aktiven Dienststande zugehörigen Seeoffizier" anzeigt[1]).

Wohl im Hinblick auf die bei der Uebereinstimmung der Flagge sich ergebende Schwierigkeit verlangte auch der Bericht Fromageots, hierin dem weitgehenderen niederländischen Vorschlag folgend, „die Kriegsflagge, falls sie sich von der Handelsflagge unterscheidet, und den Kriegswimpel (la flamme)"; den Zusammenhang zwischen Wimpel und Befehlsführung durch einen Seeoffizier ließ er unbeachtet[2]).

Der Vorschlag des Berichterstatters wurde unverändert als Artikel II in das „Abkommen über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe" übernommen und lautet:

„Die in Kriegsschiffe umgewandelten Kauffahrteischiffe müssen die äußeren Abzeichen der Kriegsschiffe ihres Heimatlandes tragen."

b) Die Eintragung in die Kriegsschiffsliste (Art. VI).

Ein völkerrechtlich neues Erfordernis enthielt der schon erwähnte russische Vorschlag: „Die Eintragung des umgewandelten Schiffs in die Liste der Kriegsschiffe"[3]).

Die Eintragung war vorher rechtlich unwesentlich und als Rechtserfordernis, wie aus der Perelsschen Definition hervorgeht, auch bei Kriegsschiffen unbekannt. Die „Freiwillige Seewehr", die von allen Organisationen dieser Art die eingehendsten Bestimmungen aufweist, sah die Eintragung nicht vor und das wahrscheinlich aus dem Grunde, weil es sich bei den freiwillig zur

1) Perels, S. 54, § 11 II. 2) Prot. III, S. 1094.

3) Nach den Bekanntmachungen im „Central-Blatt für das Deutsche Reich" (z. B. 1902, S. 36, 1905, S. 45) wird in Deutschland jährlich eine „Amtliche Liste der Kriegs- und Handelsmarine" im Buchhandel herausgegeben, zu der im Laufe des Jahres noch mehrere Nachträge hinzukommen.

Verfügung gestellten Schiffen wohl meistens um kleinere, nur für die Küstenverteidigung brauchbare Fahrzeuge gehandelt hätte, die mit den damals gebräuchlichen Spierentorpedos versehen, die Flußmündungen gegen das Eindringen französischer Kriegs- und insbesondere Panzerschiffe schützen sollten[1]).

Die Absicht der russischen Regierung, eine zweite Bürgschaft für den ordnungsmäßigen Vorgang der Umwandlung zu schaffen, fand den Beifall der Konferenz. War man doch überhaupt bestrebt, die Umwandlung, in der von mancher Seite eine Erneuerung, wenn auch nicht der Kaperei, so doch ihrer Mißbräuche geargwöhnt wurde, in möglichst enge Grenzen zu ziehen und durch bestimmte Erfordernisse in ihrer Anwendbarkeit zu beschränken. Der Zweck der Eintragung liegt nicht darin, daß sie in einem der Oeffentlichkeit wenig zugänglichen Amtsblatt — Bestimmung desselben und Schema der Mitteilung bleibt Sache des einzelnen Staates — bekannt gemacht wird, vielmehr soll die Veröffentlichung „in loyaler Weise eine Verstärkung des Publizitätsgedankens bewirken", dem durch die Flaggenhissung nur in beschränktem Maße genügt wird. In etwa soll damit auch, wie der Bericht[2]) ausführt, der Mißbrauch wiederholter Umwandlungen und Rückverwandlungen verhindert werden.

Hiermit wird die Bedeutung der neuen Vorschrift nicht erschöpft: die vorher wohl von allen Seestaaten gehandhabte Gewohnheit der Eintragung ist jetzt m. E. auch für „echte geborene" Kriegsschiffe zum völkerrechtlichen Erfordernis geworden; die Bestimmung des Kriegsschiffsbegriffs hat hier also eine Erweiterung erfahren.

Bei der Verhandlung im Untersuchungsausschuß[3]) zeigte es sich, daß der russische Vorschlag offenbar darin zu weit gegangen war, wenn die Eintragung „von dem Augenblick an, in dem der Befehl zur Flaggenhissung seitens der Regierung erteilt

1) Der Prämientarif zeigt m. E. zur Genüge, daß wahrscheinlich dieser Gedanke die Schöpfung der „Freiwilligen Seewehr" veranlaßt hat. Man machte sich die Erfahrungen des amerikanischen Bürgerkrieges zu Nutze, daß Panzerschiffe durch Artillerie nicht verwundet werden konnten und jedem ungepanzerten Schiff überlegen waren, während Torpedos und Minen die Blockade der Südstaatenhäfen gestört und der Nordstaatenflotte häufig schmerzliche Verluste beigebracht hatten.

2) Prot. III, S. 1095; vergl. unten S. 88.

3) Prot. III, S. 1008; 10. Sitzung des Untersuchungsausschusses vom 30. VIII. 1907, Prot. III, S. 1004—1014.

sei", stattfinden sollte. Mit Recht wurde deshalb von japanischer Seite (TZUDZUKI) angefragt, in welcher Form die Eintragung erfolgen werde, wenn man an der Umwandlung auf hoher See festhalten wolle. Die Antwort des russischen Kapitäns z. S. BEHR, sie werde durch Tagesbefehl (ordre du jour) im Amtsblatt (Journal Officiel) veröffentlicht werden, konnte die Bedenken TZUDZUKIS, daß die Umwandlung mit der Bekanntmachung des Tagesbefehls zeitlich nicht übereinstimmen könne, nicht zerstreuen. Immerhin war die Möglichkeit gegeben, daß eine größere Zeitspanne zwischen Flaggenhissung und Eintragung lag, die den Zweck der ganzen Vorschrift den Neutralen gegenüber überflüssig gemacht und zu unnötigen Streitigkeiten geführt, anderseits dem Hilfskreuzer die geeignete Gelegenheit zu überraschendem Auftreten genommen hätte.

Nach der englischerseits (Lord REAY) ergangenen, von Rußland (Kapitan BEHR) angenommenen Anregung wurde deshalb der Wortlaut: „dès le moment où cet ordre est donné", durch die mildere Fassung „dès qu'il sera possible" ersetzt. Lord REAY wollte das Einverständnis Rußlands mit dieser Aenderung nur im Protokoll vermerkt wissen, KRIEGE (Deutschland) aber drang darauf, die veränderte Fassung auch in den Artikel selbst aufzunehmen:

„das will jedenfalls nicht besagen, daß die Umwandlung von der Eintragung abhängig gemacht wird, wie der Text verlangt hat; denn sie kann in einem Augenblick vor sich gehen, wo die Regierung keine Ahnung davon hat"[1]).

Die als Artikel VI des Abkommens nach dem Vorschlag des Ausschusses übernommene Vorschrift lautet:

„Der Kriegführende, welcher ein Kauffahrteischiff in ein Kriegsschiff umwandelt, muß diese Umwandlung möglichst bald in der Liste seiner Kriegsschiffe vermerken."

III. Personal-Frage.

1. Der erste Artikel der Haager Kriegsrechtskonvention vom 29. Juli 1899 und seine Anwendbarkeit auf den Seekrieg.

Die bewaffneten Streitkräfte zu Lande setzen sich zusammen aus dem stehenden Heere und dessen Ergänzungen (Reserve und Landwehr); „dem stehenden Heere sind in Staaten, wo ein solches

1) Prot. III, S. 1008.

nicht besteht, die Miliztruppen oder Freiwilligenkorps gleichgestellt“ [1]), Weiter gehören zur „bewaffneten Macht“ der organisierte Landsturm und Freikorps aller Art, soweit sie den nachfolgenden Bedingungen entsprechen [2]).

Die Brüsseler (1874) und die erste Haager Konferenz (1899) haben für die „bewaffnete Macht“ folgende Regeln aufgestellt:

1. Daß jemand an ihrer Spitze steht, der für das Verhalten seiner Untergebenen verantwortlich ist,

2. daß sie ein bestimmtes, aus der Ferne erkennbares Abzeichen tragen,

3. daß sie die Waffen offen führen und

4. bei ihrer Kriegführung die Kriegsgesetze und Gebräuche beobachten.

„Les navires transformés peuvent être comparés aux milices et aux corps volontaires mentionnés dans l'article I du Chapitre I de la I ière Section du Règlement de 1899.

De même que ces milices et corps volontaires servent à compléter l'armée de terre, les navires transformés sont destinés à l'assistance de la marine militaire [3]).

Man darf aus diesen Sätzen nicht den Schluß ziehen, daß die für die Milizen oder den organisierten Landsturm des Landkriegs festgestellten Grundsätze ohne weiteres für den Seekrieg übernommen und für Hilfskreuzer angewandt werden können.

Ohne Schwierigkeit könnte man die Regeln nur bei einem zur Küstenverteidigung gebildeten Landsturm zur Anwendung bringen. Wenn unsere vorgelagerten nord- und ostfriesischen Inseln von Landungsversuchen feindlicher Blockadeflotten bedroht und in ihrer Verbindung mit dem Festlande gestört werden sollten, dann wird wohl eine nach den oben angegebenen Grundsätzen gebildete „Seewehr“, der Landsturm aller Waffenfähigen der Küstenbevölkerung, aufgeboten werden, aber wohl nur in dem Falle, daß die Inseln oder die Küste nicht oder nicht ausreichend mit regulären oder Landwehrtruppenteilen besetzt sein sollten. Diese Seewehr würde sogar, auch wenn sie ohne staatliche Ermächtigung zusammenträte, zur „bewaffneten Macht“ gehören.

---

1) Art. I, Abs. 2 des Abkommens betr. die Gesetze und Gebräuche des Landkriegs.

2) Meurer, S. 83 ff., 96 ff.

3) Konteradmiral Siegel, Prot. III, S. 821; 5. Sitzung der IV. Kommission vom 12. Juli 1907 (Prot. III, S. 813—830).

Christian Meurer bemerkt zu dieser Frage: „Auch Gross v. Schwarzhoff [1]) hat ausdrücklich anerkannt, daß sich die Patrioten nach heutigem Völkerrecht untereinander unabhängig vom Heer organisieren können (a. M. Bonfils § 1089).“ Meurer führt dann u. A. aus: „Nach geltendem Völkerrecht genügt jede Art von Kommando. Das KGB. verlangt nur, daß sich überhaupt jemand an die Spitze der Bewegung stellt, ein Bürgermeister, ein Beamter, ein alter Soldat usw., der die sonst auch unfähigen Massen befehligt und dem Feind gegenüber die Verantwortung trägt . . . . .“ [2]).

Damit wird m. E. aber auch die Zulässigkeit einer im äußersten Notfall ins Leben gerufenen Seewehr begrenzt: Für die Operationen auf hoher See können die vier Regeln des KGB. teilweise schon deshalb nicht übernommen werden, weil sie dort keinen Zweck haben und deshalb überflüssig sind.

Daß die Schiffsmannschaft die Waffen offen trägt und die Geschütze an Deck sichtbar sind, gibt dem Gegner nicht die Gewißheit, wer ihm gegenüber steht; schon auf weite Entfernung jedoch werden Kriegsflagge und Wimpel die nötige Auskunft über die Nationalität des Schiffes geben. Aus dem gleichen Grunde würde auch ein von der Mannschaft getragenes, aus der Ferne erkennbares Abzeichen — „Armbinde“ [3]), Mütze oder Schärpe — dem Feinde lange nicht die Sicherheit gewähren, wie die wenigen Flaggen an Bug, Heck oder Mast des Schiffes.

Diesen Gesichtspunkt betonte Fusinato [4]), wenn er auf die Anfrage des Berichterstatters, ob man der Mannschaft im Falle der Durchsuchung und nachfolgenden Einschiffung auf einer Prise (embarcation) ein Unterscheidungszeichen geben sollte, mit Recht erwiderte: „Die Gewähr für den Charakter der Mannschaft als kriegführende beruht auf der Tatsache, daß sie von einem Kriegsschiff herkommt. Die eingeschiffte Besatzung muß übrigens so wie so die Kriegsflagge führen.“ Auch der Vorsitzende v. Martens „war der Ansicht, daß das Unterscheidungszeichen seine Notwendigkeit zu Lande habe, wo jeder Mann individuell am Kampfe teilnimmt; aber daß es zur See nicht dieselbe Bedeutung habe.“

Wenn demnach eine Rechtspflicht zum Tragen von Uniformen

---

1) Der deutsche Militärdelegierte auf der I. Haager Konferenz.
2) Meurer, S. 97.
3) Meurer, S. 99. 4) Prot. III, S. 1008.

oder Abzeichen verneint worden ist, so kann doch als sicher angenommen werden, daß alle modernen Marinen die Mannschaft und vor allem dem Stab ihrer Hilfskreuzer nicht nur mit Unterscheidungszeichen versehen, sondern sogar übereinstimmend mit der Kriegsmarine uniformieren werden, wie das auch der Norddeutsche Bund schon für seine „Freiwillige Seewehr" vorsah. Es bleibt deshalb wünschenswert, daß unsere großen Reedereien und Dampfschiffahrtsgesellschaften, welche zum Teil mehrere tausend Menschen auf ihrem Schiffspark beschäftigen, schon in Friedenszeiten für ihre Besatzungen Uniform bestimmen und diese in Farbe und Schnitt derjenigen der Kriegsmarine nähern. Für den Fall der Umwandlung auf hoher See erscheinen derartige Vorkehrungen nicht ohne praktischen Nutzen, wenn auch andererseits betont werden muß, daß die Regel II Artikel I des KGB. für den Seekrieg nicht übernommen zu werden braucht.

Nur die IV. Regel — Beobachtung der Kriegsgesetze und -Gebräuche — und die I. — ein für seine Untergebenen verantwortlicher Führer — können zweckmäßigerweise übernommen werden [1]), sie würden aber keineswegs ausreichen. Wollte man sich mit der Uebernahme dieser beiden Grundsätze zufrieden geben, so würde eine Organisation ermöglicht, die weder den rechtlichen Bedingungen eines Kapers, noch den erheblich weitergehenden eines Kriegsschiffs entsprechen würde.

Auch der Kaper hatte „verantwortliche Führer", Kapitän und „Offiziere", die zunächst haftbar gemacht wurden, wenn die Besatzung sich etwas zu Schulden kommen ließ; zur Beobachtung der Kriegsgesetze und -Gebräuche war die Kaperbesatzung ebenfalls verpflichtet, ja Kaperbrief und Kaution gewährten eine gewisse Sicherheit für ein Verhalten, das im Einklang mit den Grundsätzen des Völkerrechts stand. Diese — wie wir sahen, in der Praxis nicht einmal ausreichenden — Bürgschaften würden hier aber vollständig fehlen.

Man würde zwar den Offizieren unserer heutigen Kauffahrteimarine bitter Unrecht tun, wollte man sie auf eine Stufe mit den Kaperführern der alten Zeit stellen, bei denen ein wüstes Abenteurerleben häufig die niedrigsten Leidenschaften entfesselt hatte. So lange aber der Grundsatz des Beutemachens noch ungebrochen in Kraft steht, bleibt immmer zu befürchten, daß auch ein „verantwortlicher" Führer ohne anderweitige Garantien dem Reize

1) Prot. III, S. 1039; Bemerkung L. Renaults.

dieses Lockmittels unterliegen und sich zur Ueberschreitung seiner ungewöhnlichen Rechte oder doch zur Duldung von Gewalttaten einer zuchtlosen Mannschaft verleiten lassen könnte. Die Verantwortlichkeit des Führers gibt eben noch keine Gewähr für seine Tauglichkeit, die Fähigkeit, den feingegliederten Organismus eines modernen Schiffs in einer den Gesetzen des Völkerrechts entsprechenden Weise zu leiten. Gerade die Führung eines Hilfskreuzers darf aber nur in den sichersten Händen liegen, weil der Kommandant nur in seltenen Fällen auf eine geschulte und völlig in den neuen Dienst eingearbeitete Mannschaft rechnen kann.

Aus dieser schwierigen Stellung des Führers ergibt sich dann auch mit zwingender Notwendigkeit, daß die Mannschaft durch Unterwerfung unter eine geregelte und einheitliche, d. h. für die übernommene Kauffahrteibesatzung, wie für den von der Kriegsflotte etwa abgegebenen Besatzungsteil in gleicher Weise geltende Disziplin die innere Voraussetzung für ein gesetzmäßiges Verhalten bietet, wie es durch die allgemein gehaltene Regel IV des ersten Artikels KGB. kaum sicher gestellt werden würde.

Dazu kommt noch ein zweiter Gesichtspunkt: Zu welcher Verwirrung müßte es führen, wenn der Kapitän eines Kauffahrers ex sese, ohne jede staatliche Ermächtigung und ohne jeden Zusammenhang mit der kriegführenden Partei, sich als „verantwortlichen Führer“ aufwerfen und die Umwandlung oder Rückverwandlung seines Schiffes nach Belieben vornehmen könnte! Diese Möglichkeit würde aber, wie schon erwähnt, bei der einfachen Uebernahme der Regel I des KGB. sehr wohl bestehen. Nur durch eine starke Erweiterung der beiden übernommenen Grundsätze kann also eine brauchbare Grundlage gewonnen werden.

2. Das Rekrutierungssystem der „Freiwilligen Seewehr“.

a) Die Anwerbung durch den Eigner.

Durch den Erlaß betreffend die Bildung einer „Freiwilligen Seewehr“ war der richtige Weg gewiesen, und die übrigen Seemächte sind den damals geschaffenen Grundsätzen gefolgt, lange bevor die Frage durch das Haager Abkommen zum Abschluß gelangt war. Der Erlaß vom 24. Juli 1870 sah für die Kriegsdauer die vollkommene gesetzliche Gleichstellung der Besatzung, des Offizierkorps und der Mannschaft, mit denen der Kriegsmarine vor: Nur die Bezeichnung „Freiwillige Seewehr“ würde eine sprach-

liche, aber nicht rechtliche Schranke gezogen haben. Trotz dieser weitgehenden Uebereinstimmung, die über die Grenzen des völkerrechtlich Notwendigen beträchtlich hinausgeht[1]), hat aber gerade die Personalfrage zu heftigen Angriffen gegen die ganze Einrichtung geführt.

Die Anwerbung der Offiziere und Mannschaften durch den Reeder — „der kritische Punkt des preußischen Systems" —[2]) wird außer von Bonfils und Calvo u. a. von Dupuis, Hall und nicht zuletzt von Guihéneuc bekämpft. Auch Renault schließt sich dieser Anschauung an, wenn er auch, wie schon erwähnt, in der Verteilung der Prämien durch den Eigner kein die Kapernatur der „Freiwilligen Seewehr" begründendes Moment sieht[3]).

Die Gegner vergessen dabei, daß der Reeder lediglich als staatlicher Agent die Anwerbung der Besatzung vermittelt, und Guihéneuc geht insbesondere darin viel zu weit, wenn er auf Grund unrichtiger Uebersetzung[4]) des deutschen Wortlautes des Erlasses sogar eine Art Kommandogewalt, einen Einfluß des Reeders auf die Führung und die Operationen behaupten will. Der deutsche Text bestätigt diese Behauptung in keiner Beziehung. Daneben war schon in dem Erlaß vorgesehen, daß die Marineverwaltung selbst Anwerbungen vornehmen sollte (Ziffer 6); für den Fall, daß die vom Reeder geheuerte Mannschaft nicht ausreichte, hatte die Regierung also schon Vorsorge getroffen. Vor allem übersieht Guihéneuc aber, daß der Staat sich gerade den Offizieren gegenüber eine besondere Kontrolle durch Erteilung von Patenten vorbehielt (Ziffer 1 b). Der Reeder ist und bleibt demnach nur Vermittler bei der Anwerbung, und man wird behaupten dürfen, daß der Staat jede ihm geeignet erscheinende Persönlichkeit mit dieser Aufgabe betrauen kann, ohne gegen völkerrechtliche Grundsätze zu verstoßen. Bonfils selbst widerspricht im § 1395

1) Patenterteilung an sämtliche Offiziere, Uniform für die gesamte Besatzung, Gleichstellung bei Invalidität usw.

2) Dupuis, § 83, S. 110; Hall[2] No. 181, S. 549; vergl. auch [5] S. 527 bis 529, [6] 520—522; dagegen Verraes I, S. 104.

3) Guihéneuc, S. 54.

4) Guihéneuc, S. 52, übersetzt den letzten Satz, Ziffer 1 a mit: „Le cas échéant, le propriétaire recevra immédiatement un dixième de l'évaluation, afin (!)" — im Erlaß: worauf, nicht damit oder womit! — „d'engager des marins en nombre nécessaire"; dem widerspricht auch die Bestimmung Ziffer 4, daß dem Reeder das Taxpreiszehntel auf jeden Fall als Entgelt verbleiben sollte, auch wenn ihm das gestellte Schiff unbeschädigt zurückgegeben werden konnte.

seinen sonstigen Ausführungen (§ 1386), wenn er bezüglich der „Freiwilligen Flotte der Zukunft“ folgendes Bild entwirft: „Man wird jedes Schiff unter den Befehl eines der Kriegsflotte angehörenden Offizieres stellen, um hierdurch die Angliederung an die militärischen Streitkräfte des Staates zweifellos zu machen und einer Verletzung der Pariser Deklaration vorzubeugen. Die Besatzung kann vom Schiffseigner angeworben“ (also auch das Offizierkorps mit Ausnahme des Kommandanten) „und die Mannschaft vom Staate bevollmächtigt werden.“

Daß man die Vermittlung des Eigners zu Hilfe nahm, war durch Zweckmäßigkeitsgründe geboten. Schon die Dampfschiffe der damaligen Zeit verlangten eine gewisse Vertrautheit der Besatzung, besonders des Maschinen- und Heizerpersonals, mit dem Material, den Maschinen und den Seeeigenschaften desselben. Was war natürlicher, als daß man die Besatzung und vor allem die mit der Leistungsfähigkeit des Materials wie Personals bekannten Schiffsoffiziere, deren Bildungsgrad außerdem für eine angemessene Führung bürgte, für die Kriegsdauer übernehmen wollte! Die Einübung einer fremden Mannschaft durch einen neuen Stab von Offizieren hätte nur Nachteile mit sich gebracht und vor allem ohne jeden Nutzen Zeit und Arbeit erfordert. Die Anwerbung durch den Eigner, oder was im Erfolg dasselbe bedeutet, die Uebernahme der bisherigen Besatzung wurde in der Folgezeit während des spanisch-amerikanischen Krieges ohne jeden Skrupel von amerikanischer Seite gehandhabt. Sir Thomas Barclay berichtet [1]), daß der Hilfskreuzer „Yale“ [2]), (früher „City of Paris“, jetzt „Philadelphia“), laut Chartervertrag von seiner Eigentümerin, der Amerika-Linie, mit der vollen Kauffahrteibesatzung, 269 Offizieren und Mannschaften, in Dienst gestellt wurde; dazu kamen 2 Offiziere (naval officers) und 25 Mann der Kriegsflotte und 1 Offizier (marine officer) und 30 Mann der Marineinfanterie.

Die übernommene Kauffahrteibesatzung war übrigens keiner andern Disziplin als der bisherigen Schiffsdisziplin unterworfen. Man muß zugeben, daß hier der schwache Punkt der amerikanischen Einrichtung liegt, und daß die „Yale“ — im Gegensatz zur „Freiwilligen Seewehr“ — die Bedingungen zum Kriegsschiff nur un-

1) S. 204 f.

2) 10800 Tonnengehalt, 20000 Pferdestärken, 20,8 Knoten; geplante Bewaffnung 12 14 cm, 6 5,7 cm SK.

vollständig erfüllte. Den Kern dieser Schwierigkeit verkannte der niederländische Vorschlag auf der II. Haager Konferenz [1]), wenn darin unter No. 2 neben einem „militärischen Führer“ ganz oder teilweise militärische Zusammensetzung der Besatzung verlangt wurde; denn nicht in einem Verbot der Anwerbung bezw. Uebernahme der alten Besatzung oder in einem fein ausgeklügelten Zahlenverhältnis zwischen militärischem und nicht militärischem Besatzungsteil liegt die Lösung der Frage, sondern in der Unterwerfung unter eine einheitliche Disziplin und einen einheitlichen Oberbefehl, die die rechtliche Trennung der beiden Besatzungsteile ausschließen.

Die holländische Regierung erkannte selbst die Unmöglichkeit, für die Zusammensetzung der Besatzung — in der Vorlage war nur von einer militärischen Zusammensetzung die Rede — besondere Regeln aufzustellen. Auf die „Bitte“ Fromageots, den Vorschlag fallen zu lassen, verzichtete Jonkheer van Karnebeek, indem er seine Zustimmung zu der italienischen Vorlage aussprach, „falls der Ausschuß die niederländische Forderung für übermäßig streng halte“ [2]). Fusinato verfehlte dann nicht, darauf hinzuweisen, „daß die italienische Fassung sehr wohl eine Kauffahrteibesatzung (équipage marchand) zulasse“ [3]). Der Ausschuß sah sich nicht weiter veranlaßt, auf eine Frage einzugehen, die sowohl was die Uebernahme nichtmilitärischer Mannschaft als auch die Anwerbung von Ausländern angeht, nur auf den Widerstand der meisten Seemächte gestoßen und in der Praxis undurchführbar gewesen wäre.

b) Die Anwerbung von Ausländern.

Auch der vierte und letzte Vorwurf, den Bonfils gegen die „Freiwillige Seewehr“ erhebt, und der mit dem vorher behandelten in einem engeren Zusammenhang steht, entbehrt der Begründung: Seine Befürchtung, diese Einrichtung hätte zum Tummelplatz ausländischen Gesindels werden können, weil „die Bemannung der Schiffe keinen andern Regeln unterworfen war, als denen, die bei der Anwerbung der Handelschiffe gelten“, findet schon in dem Erlaß selbst ihre Widerlegung.

1) Prot. III, S. 1136, Anhang V, Nr. 2, vgl. Perels, § 11 I, Anm. 1, S. 54.

2) Prot. III, S. 1007, 10. Sitzung des Untersuchungsausschusses vom 30. August 1907.

3) Prot. III, S. 1008.

Der Aufruf richtet sich ausdrücklich und in erster Linie an alle deutschen Seeleute und fordert sie auf, sich mit ihren Kräften dem Vaterlande zur Verfügung zu stellen. Der Eigner und ihrer Schiffe wird erst an zweiter Stelle gedacht. In dem rein militärischen Zweck der „Freiwilligen Seewehr" lag mittelbar eine zweite Bürgschaft gegen die Anwerbung von Ausländern. Da der feindliche Seehandel, wie der Verzicht auf die Ausbeutung des Seebeuterrechts bewies, unbehelligt bleiben sollte, so fehlte jede Beuteaussicht; unlautere, nicht von reiner, uneigennütziger Vaterlandsliebe getriebene Elemente mußten dadurch notwendigerweise vom Eintritt abgeschreckt werden. Die „Freiwillige Seewehr" sollte lediglich der Aktion gegen feindliche Kriegsschiffe dienen [1]), der Verteidigung der deutschen Küste und dem Angriff auf die französische Blockadeflotte. Die Wegnahme Konterbande führender Kauffahrteischiffe des Gegners erwähnte der Erlaß überhaupt nicht, dagegen stellte er in Ziffer 5 einen ausführlichen Prämientarif für Wegnahme oder Zerstörung feindlicher Panzerfregatten usw. auf.

Soweit also die „Freiwillige Seewehr" in Betracht kommt, ist die Frage der Zusammensetzung der Mannschaft bedeutungslos. Es würde m. E. aber ganz im allgemeinen unzutreffend sein, hier bestimmte Erfordernisse aufstellen zu wollen. Die Tragweite des schon erwähnten niederländischen Vorschlags würde sich im Erfolg nicht darauf beschränkt haben, daß man nur die Frage der Zulässigkeit einer Anwerbung der eignen Staatsangehörigen, soweit sie der Marine weder als Reservisten noch als Seewehrleute angehören, aufgeworfen hätte, es würde sich dann überhaupt um die Frage der Zusammensetzung des nichtmilitärischen Besatzungsteils gehandelt haben. Soll man die alte Besatzung auch dann übernehmen, wenn sie, wie das in allen Handelsmarinen der Fall ist, nur teilweise aus Staatsangehörigen besteht d. h. soll man die freiwillig angebotenen Dienste des fremden Besatzungsteils zurückweisen?

Durch ein Vorkommnis aus jüngerer Zeit war diese für alle Mächte politisch ungemein wichtige Frage brennend geworden: Bei Beginn des spanisch-amerikanischen Krieges 1898 erließ die spanische Regierung eine Verordnung (24. April 1898), die in Artikel 7 bestimmte: „Als Piraten werden angesehen und mit aller Strenge des Gesetzes abgeurteilt werden, Kapitäne, Patrone

1) Perels, S. 169.

und Offiziere der Schiffe, die ohne Nordamerikaner zu sein und ohne mit einer Besatzung von zu zwei Dritteln Amerikanern zu fahren, bei der Ausübung kriegerischer Akte gegen Spanien befangen werden, selbst wenn sie mit Kaperbriefen der Vereinigten Staaten versehen sind.“ Fast 60 Jahre vorher hatte der französische Vizeadmiral Bodin bei einer Blockade der mexikanischen Küste, welche die mexikanische Regierung durch Vorlage eines Kapereireglements an den Kongreß beantworten wollte, seinen Kommandanten folgende Order (15. 12. 1838) gegeben: Jeden mexikanischen Kaper, der nicht in einem mexikanischen Hafen armiert und mit einem regulären, unmittelbar von der Bundesregierung ausgestellten Kaperbrief versehen sei, und bei dem nicht der Kapitän mit wenigstens zwei Dritteln der Besatzung geborene Mexikaner seien, als Piraten anzusehen und mit der ganzen Strenge des Kriegsgesetzes zu behandeln.

Zur Erklärung dieser Maßregel gibt Perels an[1]): „das Recht der Kauffahrteischiffe, die mexikanische Flagge zu führen, war nämlich bedingt durch Staatsangehörigkeit des Kapitäns und von wenigstens zwei Dritteln der Besatzung.“ Es mag hier noch erwähnt werden, daß eine ganze Reihe von Staaten für ihre Kauffahrteimarine Bestimmungen bezüglich der Staatsangehörigkeit der Besatzung oder eines bestimmten Anteils an derselben aufgestellt und von der Erfüllung die Erlaubnis zur Führung der Nationalflaggen abhängig gemacht haben [2]).

In den beiden vorerwähnten Fällen handelt es sich um Kaper und nicht um Kriegsschiffe, und wenn auch seit dem 18. Jahrhundert die Erteilung von Kaperbriefen an Neutrale verpönt und die Annahme in den neutralen Staaten verboten war, so erscheint mir daraus nicht der Schluß gerechtfertigt, daß der Kriegführende die Anwerbung neutraler Staatsangehöriger für Kriegsschiffe des Gegners als rechtlich unzulässig bezeichnen und gegebenenfalls besonders ahnden dürfte. Der Staat kann sich zwar bei seinem Ersatz auf die eignen Staatsangehörigen beschränken und die Anwerbung von ausländischen Freiwilligen ausschließen oder von besonderer Erlaubnis abhängig machen; so dürfen z. B. Ausländer in die deutsche Kriegsmarine nur mit kaiserlicher Genehmigung eintreten [3]).

1) Perels, S. 172, 173, Anm. 7.

2) Perels, S. 46 ff. Deutschland verlangt nur die Reichsangehörigkeit des Eigentümers, nicht die des Kapitäns.

3) Deutsche Wehrordnung I, § 19.

Andererseits verbieten manche Staaten ihren Staatsangehörigen die Annahme fremder Dienste. England hat in Artikel IV des Foreign Enlistement Act seinen Untertanen den Eintritt in fremde Land- und Seedienste ohne königliche Genehmigung verboten [1]); während die Vereinigten Staaten nach einem Gesetz von 1818 den Eintritt in fremde Kriegsdienste oder die Anwerbung zu solchem mit 1000 Dollars Geldstrafe und Gefängnis bis zu 3 Jahren bestrafen [2]). Darin liegt aber kein Grund für den anwerbenden Staat, die Annahme freiwilliger Dienste abzulehnen; denn ein völkerrechtliches Verbot hierzu besteht weder für die Anwerbung zu Lande noch zur See.

Das Abkommen der zweiten Haager Konferenz über gewisse Beschränkungen in der Ausübung des Beuterechts im Seekriege hat im III. Kapitel Bestimmungen über die „Behandlung der Besatzung der von einem Kriegführenden weggenommenen feindlichen Kauffahrteischiffe" getroffen, die mittelbar die Zulässigkeit der Anwerbung neutraler Mannschaft bestätigen. Artikel V des Abkommens bestimmt: „Wird von einem Kriegführenden ein feindliches Kauffahrteischiff weggenommen, so wird dessen Mannschaft, soweit sie einem neutralen Staate angehört, nicht zu Kriegsgefangenen gemacht."

Das gleiche gilt von dem Kapitän und den Offizieren, die ebenfalls einem neutralen Staate angehören, wenn sie ein förmliches schriftliches Versprechen abgeben, während der Dauer des Krieges auf keinem feindlichen Schiffe — auch Handelsschiffen, denn darin liegt die Möglichkeit, den feindlichen Handel zu schädigen [3]) — Dienste zu tun.

Gemäß Artikel 7 werden die Namen der auf Grund des Artikels 5 Absatz 2 freigelassenen Personen von der nehmenden Kriegsmacht der andern mitgeteilt. Dieser ist es untersagt, solche Personen wissentlich zu verwenden. Die Bestimmungen finden ferner nach Artikel 8 keine Anwendung auf Schiffe, die an den Feindseligkeiten teilnehmen. Dieses Verbot beschränkt sich aber bei den Offizieren neutraler Staatsangehörigkeit nur auf die Annahme von Diensten bei der feindlichen Macht. Auf eine Anfrage Fusinatos, ob der Nehmestaat die neutrale Besatzung in seinen Dienst nehmen dürfe, wenn letztere damit einverstanden

1) Prot. III, S. 202. 2) Prot. III, S. 202, 203.
3) Wehberg, S. 83.

sei, antwortete RENAULT, der Nehmestaat habe nur seinem Gegner, nicht aber sich selbst gegenüber Sicherungsmaßregeln zu treffen[1]).

Die Deutsche Regierung schlug zwar in der II. Subkommission der II. Kommission vor, die Anwerbung Neutraler seitens der Kriegführenden zu Kriegsdiensten selbst für den Fall, daß erstere damit einverstanden sein sollten, zu verbieten und die neutralen Mächte zu einem derartigen Verbot ihren Staatsangehörigen gegenüber zu verpflichten, doch bezog sich dieser Vorschlag nur auf den Landkrieg; er gelangte auch nicht einmal mit dieser Beschränkung zur Annahme[2]).

Die Anwerbung neutraler Staatsangehöriger im Seekriege auszuschließen, ist also von deutscher Seite garnicht versucht worden, und ein Versuch wäre bei den eigenartigen Organisationsbedingungen der Seemacht erst recht gescheitert: Eine moderne Flotte trägt eben den Charakter einer Spezialwaffe, die sich wieder aus einer ganzen Anzahl von Spezialtruppen: Schiffsartilleristen, Torpedoschützen, Maschinisten, Marineinfanteristen, Werftpersonal usw. usw. zusammensetzt. Die Personalstärke verschwindet fast gegenüber den Friedensstärken moderner Landheere, die jährliche Ersatzquote ist auch deshalb noch geringer, weil die Ausbildungszeit länger währt. Daraus erklärt sich, daß die Kriegsflotten nicht über einen so unerschöpflichen Mannschaftsersatz verfügen können wie die Heere zu Lande. Nach Verbrauch des ausgebildeten Ersatzes wird deshalb wohl keine Macht Bedenken tragen, auch die Dienste angeworbener Ausländer anzunehmen, mögen sie nun durch Sympathie, Abenteuerlust oder Beuteaussicht zum Eintritt in den fremden Dienst veranlaßt worden sein. Für diesen äußersten Notfall wollen die meisten Staaten freie Hand behalten; der Umstand, daß der Auslandstaat seinen Staatsangehörigen den Eintritt in die fremden Dienste verbietet, bildet, wie schon erwähnt, keinen Hinderungsgrund für den anwerbenden Staat, die freiwillig angebotenen Dienste anzunehmen.

Aber auch abgesehen von der nicht so ganz außerhalb des Bereichs der tatsächlichen Möglichkeit liegenden Erschöpfung der

---

1) Prot. III, S. 960. 5. Sitzung des Untersuchungsausschusses der IV. Kommission vom 16. August 1907.

2) Der deutsche Vorschlag, Prot. III, S. 268, Anhang 36, Art. 64 und 65. Verhandlungen der II. Subkommission in der 5. und 6. Sitzung vom 26. Juli bezw. 2. August, S. 199—210. Vergl. auch NIPPOLD, 19. Bd., S. 411 ff.

eignen Kräfte wird sich wohl gerade bei dem Ausbruch der Feindseligkeiten die Notwendigkeit zur Anwerbung fremder Mannschaft ergeben, wenn die Umwandlung zum Hilfskreuzer auf hoher See und zwar unter Uebernahme der bisherigen Besatzung stattfindet. Man wird die Staatsangehörigkeit der Mannschaft nicht peinlichst untersuchen, wenn im übrigen die erforderlichen Rechtsbedingungen erfüllt sind und der ausländische Besatzungsteil zur Annahme des Kriegsdienstes bereit ist. Soll man die etwa vorhandenen Ausländer erst im nächsten Hafen aussetzen und damit den Zweck der Umwandlung auf offenem Meere: Ueberraschung des Gegners und der Konterbande führender Neutraler unmöglich machen; soll man nach Aussetzung des ausländischen Besatzungsteils abwarten, bis sich die nötige Mannschaft eigener Staatsangehörigkeit zusammenfindet?! Im neutralen Gebiet würde die Duldung eines derartigen Verhaltens durch den neutralen Staat obendrein gegen die Pflichten der Neutralität verstoßen. Soll man endlich mit unvollständiger Besatzung auslaufen und sich damit selbst die Aussicht auf einen glücklichen Erfolg von vornherein ausschließen? Die Antwort erübrigt sich, wenn man an der Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See festhalten und die dadurch gewährten, vielleicht beträchtlichen Vorteile ausnutzen will; der rechtliche Charakter eines Hilfskreuzers darf nicht davon abhängig gemacht werden, daß sich einige Ausländer in der Besatzung befinden.

3. Die Personalfrage auf der Haager Konferenz.

a) Die Vorschläge der Mächte.

In der IV. Kommission der 2. Haager Konferenz lagen zur Regelung der Personalfrage eine Reihe von Vorschlägen vor, welche die naturgemäß gegebene Teilung der Besatzung in Offizierkorps und Mannschaft zum Ausdruck brachten.

Rußland[1]), die Vereinigten Staaten[2]), die Niederlande[3]) und Italien[4]) stellten übereinstimmend, wenn auch mit geringfügigen Abweichungen untereinander, zwei Forderungen auf:

1. Der Kommandant muß im Staatsdienst stehen.

---

1) Prot. III, S. 1135, Anhang III.
2) Prot. III, S. 1137, Anhang VII, Abs. I.
3) Prot. III, S. 1136, Anhang V, No. 2.
4) Prot. III, S. 1136, Anhang IV, Abs. I.

2. Die Mannschaft muß den Regeln der militärischen Disziplin unterworfen sein.

Die Vorschläge gaben im großen und ganzen ein Bild der gegenwärtig von den beantragenden Seemächten gehandhabten Praxis wieder. Die Aufgabe der Kommission bestand nur darin, die verschiedenen Vorlagen auf einer einheitlichen und erschöpfenden Formel zu vereinigen.

Während die Niederlande lediglich einen militärischen Führer (chef militaire) verlangten, forderte Italien einen Offizier der Kriegsmarine. Nach dem russischen Vorschlag sollte der Kommandant ein im aktiven Dienst stehender Seeoffizier sein, während die Vereinigten Staaten den Ausdruck „ordnungsmäßig bestellter Offizier“ (officier régulièrement commissioné) brauchten und durch diese an dem autorisierenden Kaperbrief (commission de guerre frz.; commission engl.) erinnernde Forderung wahrscheinlich mitbewirkten, daß die Kommission weit über die Grenzen der übrigen Vorschläge hinausgehen wollte.

Im Untersuchungsausschuß wurde die inhaltliche Uebereinstimmung des italienischen und niederländischen Vorschlags von beiden Seiten — Fusinato und Jonkheer van Karnebeck anerkannt; letzterer sprach sich selbst zugunsten der italienischen Fassung aus [1]). Kapitän Behr hob zwar hervor, „die russische Formel beziehe sich auf die gegenwärtige Lage, nicht auf den Brauch der Vergangenheit“, er widersprach aber nicht, als „Fusinato meinte, daß der Grundgedanke der beiden Vorschläge derselbe sei“.

Die italienische Fassung verdiente den Vorzug. Auch Kriege sprach sich zu ihren Gunsten aus, „da sie zu Zweifeln keinen Anlaß gebe und auch die Einstellung von Reserveoffizieren ermögliche“. Diese Möglichkeit fand auch den Beifall des norwegischen Delegierten Hagerup:

„In Norwegen besteht nämlich das Offizierkorps der Kriegsflotte in der Mehrheit aus Reserveoffizieren, welche in der Kauffahrteimarine Dienst nehmen und bei Kriegsausbruch in die Aktivität zurückgerufen werden.“

Der italienische Vorschlag wurde dann nach einer vom Berichterstatter Fromageot angeregten Abänderung in folgender Fassung vorläufig angenommen:

„(Der Kommandant muß) ein im Staatsdienst stehender Offi-

1) Prot. III, S. 1007; 10. Sitzung des Untersuchungsausschusses vom 30. August 1907 (Prot. III, S. 1004—1014).

zier sein, der seine Bestallung vom Staat erhält und unter Staatsaufsicht steht“ [1]).

b) Der Kampf um die Bestallung.

Im weiteren Verlauf der Erörterungen fragte der Berichterstatter an, ob der Hilfskreuzer „Urkunden, die seine Mobilisierung rechtfertigen (documents justifiant sa mobilisation)“ nötig habe. Zur Begründung wies FROMAGEOT, dessen vorher erwähnter Abänderungsvorschlag die „staatliche Bestallung des Offiziers“ verlangt hatte, auf den Brauch der französischen Regierung hin, die einen Requisitionsausweis (lettre de réquisition) für das Schiff und eine persönliche Bestallung (commission délivrée à l'officier) für den Offizier kennt [2]). Auch die Vorlage der Vereinigten Staaten brauchte den Ausdruck „ordnungsmäßig bestellter Offizier“ und schien mit der Forderung des Berichterstatters übereinzustimmen. Im Gegensatz hierzu stand der niederländische Vorschlag, der unter No. 4 bestimmte: „.... le navire transformé doit y“ (dans un port national) „être pourvu d'une commission, fournie par l'autorité compétente du Gouvernement dont il porte le pavillon“ [3]).

Diese drei Arten von „Bestallungen“ unterscheiden sich sehr wesentlich voneinander.

Die Bestallung in der amerikanischen Marine, um diese hier zunächst auszuscheiden, kann als seerechtliche Urkunde überhaupt nicht in Betracht kommen, weil sie auch mündlich erteilt werden kann. Amerika pflegt nämlich, wie Konteradmiral SPERRY, der Marinedelegierte der Vereinigten Staaten, im Laufe der Debatte erklärte, seinen Kriegsschiffen unter Umständen sogar nur mündlich Ermächtigung zu erteilen [4]). Als Beweismittel ist diese Art von Bestallung ebenso wirkungsvoll wie das Ehrenwort des Kommandanten. Amerika bezweckte deshalb mit seiner Forderung auch keineswegs, eine bindende Form für die Ermächtigung aufzustellen, vielmehr sollte m. E. lediglich das Auftreten eines Seeoffizieres als Hilfskreuzerkapitän ohne besondere Order der oberen Kommandobehörden bloß auf Grund des Offizierpatentes verhindert werden.

Die Forderung des Berichterstatters ging weiter: Er „bestand

1) Prot. III, S. 1007.
2) Prot. III, S. 1009.
3) Prot. III, S. 1136, Anhang V, No. 4.
4) Prot. III, S. 1010.

darauf, daß sämtliche Offiziere eine Bestallung von ihrer Regierung hätten" und „hielt es für notwendig, das Patent" (le brevet) „des Offiziers ohne Bezeichnung des Schiffs, das er kommandiert, zu fordern"[1]).

Fromageot verlangte also eine persönliche Bestallung, eine Art Seepaß[2]), den man entfernt dem in der Kauffahrteimarine üblichen vergleichen könnte, nur daß das Schiff darin nicht näher nach Namen usw. bezeichnet werden sollte. Es hätte sich hier auch nicht um das gewöhnliche Offizierspatent gehandelt; denn die Bestimmung, daß der Offizier im Staatsdienst stehen müsse, setzte damit auch den Besitz des Patentes bei dem Offizier voraus. Das Verlangen nach einer besonderen Bestallung hätte sich dann erübrigt.

Der niederländische Vorschlag sah dagegen statt der persönlichen Bestallung des Kommandanten oder aller Offiziere eine Art Zertifikat für das umgewandelte Schiff vor, durch das erst die rechtsbegründende Grundlage des ganzen Umwandlungsvorgangs geschaffen werden sollte: „La commission constitue une pièce justificative de la transformation même"[3]). Die Vorlage stellte damit das Extrem der amerikanischen dar, unterschied sich aber auch wesentlich von der des Berichterstatters; denn durch die namentliche Bezeichnung des Schiffs sollte die Benennung des kommandierenden Offiziers in der Ermächtigung ausgeschlossen sein[4]).

Im Gegensatz zu dem amerikanischen Projekte war beiden Vorschlägen gemeinsam, daß die Erteilung einer Bestallung einen völkerrechtlich wesentlichen Teil der Umwandlung, nicht nur ein Beweismittel bilden sollte.

Die Forderung war rechtlich neu. Perels[5]) bemerkt dazu unter Hinweis auf Ortolan und Phillimore: „Bei Zweifeln über den Charakter eines Schiffes dienen die Segelorder bezw. auch die Bestallung des Kommandanten als Beweismittel. Solche ordnungsmäßig ausgestellte Urkunden schließen die Befug-

1) Prot. III, S. 1010.

2) Der Seepaß in der Kauffahrteimarine ist „eine Urkunde, durch welche die Legitimation des Kapitäns zur Seefahrt mit einem näher bezeichneten Schiff unter der Nationalflagge des Staates, in dessen Namen die Ausfertigung erfolgt, erteilt wird" (Perels, S. 49).

3) Prot. III, S. 1011, Bemerkung van Karnebeeks.

4) Prot. III, S. 1010, 1011 Bemerkungen van Karnebeeks und Lord Reays

5) Perels, S. 55; § 11, II auch Anm. daselbst.

nis zu weiterer Beanstandung aus. Schon das Verlangen einer Behörde oder des Kommandanten eines Kriegsschiffs einem fremden Schiff gegenüber, welches sich äußerlich als Kriegsschiff kennzeichnet, den Nachweis dieser Eigenschaft zu führen, ist nicht unbedenklich und kann leicht zu einem Konflikt führen."

Bei der Verhandlung im Untersuchungsausschuß machte sich ein scharfer Gegensatz zwischen den Marinedelegierten der Großmächte, Kapitän z. S. Ottley und Kapitän z. S. Behr einerseits und den Vertretern der kleineren Mächte von Hammarskjöld (Schweden) und Jonkheer van Karnebeek andererseits geltend; auch der Berichterstatter neigte den schärferen Forderungen der letzteren zu, während Kriege wiederholt zugunsten der russisch-englischen Anschauung eingriff.

Nachdem Kapitän Behr[1]) auf die Frage des Berichterstatters nach der Notwendigkeit von Urkunden geantwortet hatte, „Rußland habe nicht die Gewohnheit, dergleichen zu erteilen", und Fromageot selbst auf den entgegengesetzten Brauch seiner Regierung verwiesen hatte, betonte Hammarskjöld: „Handelsschiffe seien immer im Besitz von Papieren, die ihre Herkunft beweisen. Die äußere Form macht das Kriegsschiff nicht aus, es muß Papiere haben, die die „Tatfrage" seiner Kriegsschiffseigenschaft regeln."

Diese Sätze enthielten lediglich Behauptungen, für die der schwedische Diplomat den Beweis schuldig blieb, ebenso wenn er später noch ausführte: „Das Schiff, das nach erfolgter Umwandlung (auf hoher See) einen neutralen Hafen anläuft, kann natürlich nicht hier seine alten Papiere vorweisen. Es finden sich also Umstände, in denen das umgewandelte Schiff, auch abgesehen von der Ausübung des Durchsuchungsrechtes, Papiere an Bord haben muß."

Mit Perels[2]) wird man aber für Kriegsschiffe nur die Verpflichtung zu einer durch weitere Beweismittel nicht zu belegenden „Mitteilung der Ankunft unter Angabe der Flagge, der Gattung, des Namens und der Armierung des Schiffes, der Besatzungsstärke, der Charge des Kommandanten, des Zweckes und der voraussichtlichen Dauer des Aufenthaltes" bejahen dürfen.

---

1) Prot. III, S. 1009; 10. Sitzung des Untersuchungsausschusses vom 30. August 1907 (Prot. III, S. 1004—1014).

2) S. 82, vgl. auch Anm. 2 daselbst. Die Mitteilung erfolgt nach niederländischer Vorschrift z. B. auf einem vorgelegten Fragebogen.

Mit größerem Recht konnte FROMAGEOT darauf hinweisen, „daß bei Schiffen mit Kriegsschiffaussehen und Kriegsflagge kein Zweifel über den Charakter bestehen wird. Anderseits können Handelsschiffe trotz der Umwandlung in Kriegsschiffe ganz ihr ursprüngliches Aussehen behalten; der Kapitän eines Kauffahrers, welchen der Hilfskreuzer durchsuchen oder gar wegnehmen will, darf deshalb von dem Offizier ein bestimmtes Ausweispapier verlangen".

Diesem Argument trat Kapitän BEHR geschickt entgegen, indem er sich auf die äußere Aehnlichkeit eines Seeräubers mit einem Kriegsschiff und die Möglichkeit einer Fälschung der Schiffspapiere berief; „andererseits hätten auch dauernd im Dienst befindliche Kriegsschiffe — wie Transporter — das Aussehen von Handelsschiffen".

Kapitän z. S. OTTLEY trat der russischen Anschauung zwar nicht ausdrücklich bei, betonte aber unter dem Widerspruch VAN KARNEBEEKS und HAMMARSKJÖLDS den alten Brauch der „Praxis" bei der Ausübung des Durchsuchungsrechtes[1]): „Wenn ein Kriegsschiff einen Kauffahrer anhalten und durchsuchen will, läßt der Kommandant einen Schuß abfeuern, bevor er ein Boot hinüberschickt. Der Kanonenschuß ist die beste Garantie, die man geben kann! Handelsschiffe führen eben keine Geschütze an Bord; die Geschütze und — die Bestallung des Kommandanten geben den Neutralen jede Sicherheit."

Die letztere Forderung stand in einem merkwürdigen inneren Gegensatz zu dem vorher betonten Grundsatz der Praxis: die Bestallung hat keinen Zweck, wenn die Verpflichtung zur Vorweisung verneint wird. Als Lord REAY fast im Anschlusse an Kapitän OTTLEY kategorisch „auf der Notwendigkeit für den Kommandanten, Träger einer Bestallung zu sein, bestand", konnte der Vorsitzende v. MARTENS mit gutem Grunde anfragen, ob der Kapitän eines Handelsschiffs das Recht habe, die Vorweisung der Bestallung vom Befehlshaber des Kriegsschiffs zu verlangen. Kapitän OTTLEY verneinte ausdrücklich die Pflicht zur Vorweisung eines „Zertifikats", andererseits aber meinte er, „der Offizier, welcher die Durchsuchung vornehme, müsse den Kauffahrteikapitän von seiner Eigenschaft überzeugen, indem er ihm seinen Namen und den des entsendenden Schiffes mitteile". Welchen Zweck die Bestallung in diesem Falle haben solle, sprach

1) Prot. III, S. 1010.

Kapitän Ottley zwar nicht aus, logischerweise mußte er die Notwendigkeit überhaupt verneinen. Ein gewisser Widerspruch in den Erklärungen der beiden englischen Vertreter war m. E. hier nicht zu verkennen.

Die Bestallungsfrage streifte nämlich, wie Kriege [1]) nachwies, an die große Streitfrage der Kommission: die Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See. Die englische Regierung verneinte, wie schon die „Kampfschiffsdefinition" erkennen ließ, die Gesetzmäßigkeit der Umwandlung und Rückverwandlung außerhalb der heimischen Häfen. Hier lag der Schlüssel zu dem inneren Widerspruch in den Aeußerungen des Seeoffiziers und Praktikers Ottley.

In der Bestallungsfrage konnte auch Japan, das sich sonst England anschloß, der Leitung Lord Reays nicht unbedingt folgen wegen seiner Stellung zur Frage des Umwandlungsortes. Die japanische Regierung bejahte auch die Zulässigkeit der Umwandlung in dem von den Land- und Seestreitkräften besetzten Gebiet (Korea!) und ihr Vertreter Tzudzuki machte deshalb selbst zu wiederholten Malen auf die Schwierigkeit aufmerksam, bei der Umwandlung im „besetzten" [2]) Hafen Papiere an Bord zu haben. Die Frage des Japaners, ob der telegraphische Befehl zur Umwandlung an die Stellung der Bestallung treten könne, fand vorläufig noch keine Beantwortung.

Für die deutsche Vertretung, die, wie erwähnt, von vornherein auf seiten der Gegner der Bestallung stand, hob Kriege hervor: „Der kommandierende Offizier wird regelmäßig in der Lage sein, den Beweis zu erbringen, daß er Offizier der Kriegsmarine seines Landes ist, aber wenn die Umwandlung auf hoher See stattfindet, wird es Schwierigkeiten machen, eine Bestallung oder ein Telegramm vorzuweisen. Er schließe sich deshalb der Ottleyschen Anschauung an, daß die Vorweisung eines „Zertifikats" nicht nötig sei."

Das Fehlen jeder Bestallung oder doch, was im Erfolg dasselbe bleiben würde, jeder Verpflichtung zur Vorweisung mußte die Vornahme der Umwandlung auf hoher See außerordentlich erleichtern, der Bestallung den rechtsbegründenden Charakter nehmen und ihr höchstens die Stellung eines subsidiären Beweismittels geben, dessen Anwendung ganz in der Hand des Befehlshabers liegen würde. Die an der Umwandlungsmöglichkeit auf

1) Prot. III, S. 1010.

2) Gedacht war wohl auch an einen belagerten Hafen (Port Arthur!).

hoher See festhaltenden Mächte hatten deshalb ein dringendes Interesse, den russischen oder doch den Ottleyschen Vorschlag zu unterstützen.

Kapitän Behr suchte dann den Anhängern der Bestallung durch einen Vermittlungsantrag entgegenzukommen, indem er die Bestätigung (justification) der rechtmäßig erfolgten Umwandlung des Schiffs durch den konsularischen oder diplomatischen Vertreter im fremden Hafen vorschlug.

Der Vermittelungsversuch fand bei Lord Reay[1]) keinen Anklang, vielmehr erklärte dieser sich jetzt zur Annahme des bereits charakterisierten niederländischen Vorschlags bereit, falls die Bestallung des Kapitäns darin erwähnt werde. Herr van Karnebeek hob zwar nochmals den grundlegenden Unterschied zwischen dem französischen und dem niederländischen Vorschlag hervor: hier eine Art Patent, nämlich die persönliche Bestallung unter Benennung des Kommandanten ohne Angabe des Schiffs, dort eine Art Zertifikat, eine Ermächtigung unter Benennung des Schiffs ohne Angabe des kommandierenden Offiziers; trotzdem trat er nach dieser englischen Erklärung den Rückzug an: „in Anbetracht des Widerstandes, den dieser Vorschlag (der niederländischen Regierung) fände, erkläre er sich mit dem Abänderungsvorschlag des ehrenwerten britischen Delegierten einverstanden. Er ziehe die Bestallung für den Kapitän jeder Lösung vor, welche überhaupt keine rechtfertigende Urkunde (document justificatif) fordere".

Nachdem van den Heuvel (Belgien) in klarer Erkenntnis der Schwierigkeiten die Zulässigkeit jedes Beweismittels bei der Vornahme der Durchsuchung betont hatte und ausdrücklich dem Ottleyschen Standpunkte beigetreten war, gab Kapitän Ottley seiner Ueberzeugung Ausdruck: „daß der Hilfskreuzer denselben Regeln wie das Kriegsschiff unterworfen ist". Das war auch die wirkungsvollste Waffe des russischen Marinedelegierten Behr, der unterstützt von Kriege immer wieder gegen jede Bestallung kämpfte, die er mit Recht als eine bisher unbekannte Forderung und völkerrechtliche Neuerung bezeichnen konnte. Der Vorsitzende von Martens verfolgte diesen Gedanken weiter, wenn er davon abriet, sich in der Fülle der Einzelheiten zu verlieren, und die Regelung der Frage der staatlichen Gesetzgebung zu entziehen.

1) Prot. III, S. 1011.

Demgegenüber hielt Fusinato an der völkerrechtlichen Regelung fest, er entgegnete auf eine Anfrage van Karnebeek, daß der Kommandant eine Urkunde vorweisen müsse, die auf die Umwandlung selbst Bezug habe: „daß das umgewandelte Schiff seine Eigenschaft beweisen müsse". Seine Stellungnahme zugunsten des britischen Projekts begründete er dann mit einem Argument, dessen Bedeutung allerdings nicht verkannt werden darf: „das Handelsschiff kann sich nicht ganz allein aus sich umwandeln, das Kriegsschiff, das ihm den Befehlshaber und sein (Geschütz-)material bringt, kann ihm auch die Bestallung mitbringen" [1]).

Jetzt trat der leitende Gesichtspunkt der englischen Politik deutlich zutage. England wollte durch die Forderung einer besonderen Ermächtigung mittelbar die Umwandlung auf hoher See unmöglich machen. Lord Reay erklärte ganz offen: „Im Augenblick, wo gewisse Mächte die Umwandlung auf hoher See gestatten, muß die Bestallung der Beweis dieser Umwandlung sein!"

Der Vorsitzende v. Martens suchte dann der von England, den Niederlanden und Italien vertretenen Anschauungen entgegenzukommen, indem er die Bestallung zwar zulassen, die Bestimmung der zur Erteilung befugten Behörden aber der heimischen Gesetzgebung überlassen wissen wollte.

Kriege [2]) setzte auch noch nach diesem Vermittlungsvorschlag den Kampf gegen jede Bestallung fort, indem er nochmals die Schwierigkeiten bei der Umwandlung auf hoher See betonte: „Manchmal haben die Offiziere ihre Segelorder im letzten Augenblick bekommen und besitzen keine besondere Bestallung; möglicherweise muß der bestellte Kapitän durch einen andern ersetzt werden. Das auf seinen Namen lautende Papier hat dann keinen Wert mehr. Die Urkunde kann auch verloren gehen. Augenscheinlich darf man den militärischen Charakter nicht von dem Vorhandensein von Urkunden an Bord abhängig machen."

Alle Gründe des Rechts und der Praxis mußten bei der Stellung der englischen Regierung wirkungslos bleiben. Im Anschluß an Kriege erklärte Lord Reay kategorisch, „seine Regierung könne auf keinen Fall von ihrer Forderung Abstand nehmen". Der zähe Widerstand Kriegs veranlaßte den Engländer aber, wenigstens in zwei wichtigen Punkten nachzugeben. Zunächst erklärte er es

1) Prot. III, S. 1011.
2) Prot. III, S. 1011 (unten), S. 1012 (oben).

für zulässig, daß nach dem Tode des Befehlshabers der zweite Offizier — ohne weitere Bestallung — an seine Stelle treten könne, ferner bestätigte er auf eine Anfrage des Vorsitzenden, daß ein Telegramm zur Bestallung genüge.

Damit hatten die Gegner der Bestallung viel gewonnen; denn die Uebermittlung durch Telegramm wird bei der immer mehr sich ausbreitenden drahtlosen Telegraphie (die zu Hilfskreuzern geeigneten Schnelldampfer sind schon jetzt durchweg mit entsprechenden Vorrichtungen ausgerüstet) entweder durch die Zentrale in der Heimat oder von auswärtigen Stationen aus verhältnismäßig leicht zu bewirken sein. HAMMARSKJÖLD konnte deshalb mit einem gewissen Recht behaupten, „man werde ebensogut ein Papier an Bord bringen wie einen Offizier“ [1]).

Nach der britischen Erklärung erschien eine weitere Debatte zwecklos: Britannia locuta, causa finita!

Die Abstimmung im Untersuchungsausschuß ergab eine starke Mehrheit für den englisch-niederländischen Vorschlag. Neben England und den Niederlanden stimmten Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Italien, Japan, Schweden, Norwegen und Serbien für, Deutschland, Rußland und die Vereinigten Staaten gegen den Vorschlag, Belgien enthielt sich der Abstimmung.

Damit war der Kampf um die Bestallung aber keineswegs beendigt: über Form und Inhalt hatte die Abstimmung keine Aufklärung gegeben; sollte sie wie der Berichterstatter verlangte, nur den Namen des Kommandanten ohne Angabe des Schiffs oder wie der englisch-niederländische Vorschlag bezweckte, Offizier und Schiff angeben? FUSINATO wünschte deshalb „die Tragweite der Abstimmung zu begrenzen“ und fragte an, ob Lord REAY die namentliche Bezeichnung (désignation) des Schiffs in die Bestallung aufzunehmen denke. Während Lord REAY die Frage ziemlich unklar dahin beantwortete: „Die Ermächtigung beweist, daß der Offizier zu Recht Offizier der Kriegsmarine ist und das Kommando dieses oder jenes (tel ou tel) Schiffs hat“, erklärte Kapitän OTTLEY auf die Anfrage des Vorsitzenden in offenbarem Widerspruch zu seinen früheren Ausführungen, der Name des Schiffs müsse immer genannt sein.

Da griff KRIEGE [2]) ein und beantragte erneute Abstimmung:

1) Prot. III, S. 1012.
2) Prot. III, S. 1012.

„er habe angenommen, daß es sich nur um die (persönliche) Bestallung des Offiziers ohne Erwähnung des Schiffs handle; eine derartige Bestallung erscheine ihm vollkommen ausreichend, um die Ermächtigung des Befehlshabers festzustellen. Die Aufnahme des Schiffsnamens macht nur Schwierigkeiten, denn man kann unmöglich vorher wissen, welcher Offizier mit der Führung eines solchen Hilfskreuzers betraut wird. Schwierig bleibt auch die Bestimmung der Gewalt, die bei der Umwandlung auf hoher See die Bestellung erteilen soll."

Wieder bewirkte das Eingreifen des deutschen Delegierten eine sehr erfreuliche Aufklärung über Tragweite und Bedeutung der vorgeschlagenen Bestimmung. Nachdem der Vorsitzende v. Martens die Erteilung durch den Geschwaderchef für zulässig erklärt hatte, bejahte Hammarskjöld [1]) auch die von Kriege noch aufgeworfene Frage, ob der Kommandant eines detachierten Kreuzers einen Offizier mit der Führung eines weggenommenen und sofort zum Hilfskreuzer umgewandelten Handelschiffs bestellen könne. Keiroku Tzudzuki regte dann eine Abstimmung über den ursprünglichen niederländischen Vorschlag an, ohne hier bei van Karnebeek Entgegenkommen zu finden, der sich — m. E. zu Unrecht — auf die geringere Tragweite der englischen Abänderungen berufen wollte.

Der Untersuchungsausschuß schritt darauf zur erneuten Abstimmung über die vom Vorsitzenden v. Martens gegebene „Auslegung" des ersten Abstimmungsergebnisses: „Muß die Ermächtigung nicht nur den Rang des Offiziers (grade), sondern auch den Auftrag (mandat), mit dem er von einer heimischen Gewalt beauftragt ist, oder — wie es richtiger und genauer im Protokoll über diese zweite Abstimmung heißt — das befehligte Schiff angeben."

Die Abstimmung zeigte nicht mehr das gleiche Bild wie die vorhergehende: Oesterreich-Ungarn und Italien stimmten nämlich diesmal nur mit Vorbehalt zu, daß die Bestallung nicht im Widerspruch zu ihrer innerstaatlichen Gesetzgebung stände; zu dem sich wiederum der Stimme enthaltenden Belgien hatte sich Serbien zugesellt. Auffallender Weise befand sich auch Frankreich unter den zustimmenden Staaten, trotzdem Fromageot ausdrücklich für die persönliche

1) Prot. III, S. 1013.

Bestellung ohne namentliche Angabe des Schiffs eingetreten war [1]).

Der Bericht für den Prüfungsausschuß faßte das Ergebnis der Verhandlungen als Artikel III, wie folgt, zusammen:

„Le commandant doit être porteur d'une commission régulièrement délivrée, constatant qu'il est au service de l'Etat et qu'il tient son grade et son commandement des autorités navales compétentes [2]).

Im Anschluß daran gab der Berichterstatter eine kurze Begründung: „Der Artikel III habe den Zweck, die Tatsächlichkeit der Umwandlung und des Zusammhanges mit dem Staate zu sichern.

Man habe zwar die Forderung aufstellen wollen, daß der Befehlshaber persönlich den schriftlichen Auftrag zur Befehlsführung und (ferner) an Bord die urkundlichen Beweise für die ordnungsmäßig erfolgte Umwandlung (des Schiffs) besitzen müsse. Mit der praktischen Notwendigkeit stehe aber mehr in Einklang und es erscheine auch ausreichend, wenn man allein die Angabe verlangt habe, daß der Befehlshaber tatsächlich im Staatsdienste stehe und von den zuständigen Gewalten ordnungsmäßig bestellt, d. h. ordnungsmäßig nach Grad und Kommando genannt werden müsse."

Die Fassung des Artikels III gab zunächst dem Amerikaner Sperry bei der Schlußberatung des Untersuchungsausschusses [3]) Gelegenheit, den Ausdruck „autorités navales" zu bemängeln, da bestimmte Offiziere der Vereinigten Staatenflotte nicht von den Marinebehörden bestellt würden [4]).

Kriege kam hier nochmals in eingehender und zusammenfassender Weise auf die Gründe zu sprechen, die gegen die Annahme der Vorschrift geltend gemacht werden konnten: „Der Kapitän des umgewandelten Schiffs wird nicht immer imstande sein, eine Bestallung vorzuweisen, entweder weil er sie infolge unvorhergesehener Umstände nicht erhalten hat, oder weil die Urkunde durch Zufall zerstört oder verloren gegangen ist, oder endlich, weil der Kapitän nur in Vertretung des in der Urkunde bestellten Offiziers ernannt ist, der aus irgend einem Grunde den Befehl nicht übernehmen konnte. Ich bitte Sie, meine Herren, die Folgen dieser Vorschrift wohl zu prüfen. Es erscheint mir unmöglich,

1) Prot. III, S. 1009, 1010. 2) Prot. III, S. 1095.
3) 12. Sitzung vom 12. IX. 1907, Prot. III, S. 1030—1040.
4) Prot. III, S. 1038.

den Charakter eines Schiffs von einer derartigen Förmlichkeit abhängig zu machen. Da man die Frage nach der Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See nicht berühren will, so muß man sich hüten, diese Frage dadurch zu präjudizieren, daß man Bedingungen für die Umwandlung setzt, die sich außerhalb der heimischen Gewässer nur schwer erfüllen lassen. Uebrigens frage ich mich, ob die vorgeschlagene Regel in der Tat praktische Bedeutung hat. Wie uns die Fachleute bereits im Ausschuß sagten, wird der Hilfskreuzer bei der Ausübung des Durchsuchungsrechtes gegenüber einem Handelsschiffe kaum geneigt sein, mit dem Kapitän zu parlamentieren und Beweispapiere vorzubringen. Handelt es sich darum, in einem neutralen Hafen die Eigenschaft des umgewandelten Schiffs zu beweisen, so wendet man sich ganz naturgemäß an die konsularische Vertretung des Kriegführenden in diesem Hafen. Diese wird immer imstande sein, die nötigen Aufklärungen zu geben.

Aus diesen Gründen wird die deutsche Vertretung gegen den Artikel III in seiner jetzigen Fassung stimmen. Sie ist aber zur Annahme geneigt, wenn man der Vorschrift durch Hinzufügen der Worte „sobald als möglich“ einen weniger absoluten Charakter geben wird.

Rußland und die Vereinigten Staaten schlossen sich Deutschland ausdrücklich an; England aber erklärte die Unannehmbarkeit des Vermittlungsvorschlags, „da die Bestallung des kommandierenden Offiziers“, wie Lord Reay betonte, „ihm als wesentliche Bedingung der Gesetzmäßigkeit der Umwandlung eines Kauffahrteischiffs erschien“ [1]).

Die Hartnäckigkeit Englands hatte die Verhandlungen damit auf einen toten Punkt gebracht, als der schwedische Diplomat Hammarskjöld sich das Verdienst erwarb, den Artikel III und, man darf sich darüber nicht täuschen, das ganze Abkommen durch folgenden Vorschlag zu retten:

Der Befehlshaber muß im Staatsdienst stehen und von der zuständigen Staatsgewalt ordnungsmäßig bestellt sein.

Diese Abänderung wurde ohne Zögern von Tornielli, Kriege, Sperry und Behr angenommen; Lord Reay behielt sich anfangs die Entscheidung vor, erklärte sich aber dann auch zur Annahme bereit [2]), indem er noch folgenden Zusatz beantragte:

1) Prot. III, S. 1039. 2) Prot. III, S. 1046.

Sein Name muß in der Rangliste der Kriegsmarine stehen.

Die neue Fassung des Artikels III gab diesem einen wesentlich neuen Inhalt: Die ursprüngliche Gestalt der Vorschrift wollte die — naturgemäß schriftliche — Bestallung, in welcher der Name des Kommandanten und des Schiffs, Rang und Dienstverhältnis des ersteren angegeben sein mußte, mit allen diesen Einzelangaben zum völkerrechtlichen Erfordernis für den Kriegsschiffscharakter des umgewandelten Schiffs machen. Die Abänderung sieht zwar eine „ordnungsmäßige Bestallung“ vor, läßt aber Form und Inhalt derselben vollkommen offen und überläßt die Regelung damit der Gesetzgebung der einzelnen Staaten, welche sie beliebig gestalten können.

Die Auslegung im Bericht an den Ausschuß ist nach dieser wesentlichen Umgestaltung der ganzen Bestimmung nicht mehr maßgebend. Auch ein mündlicher Auftrag kann demnach als Bestallung genügen, wenn er in Ermangelung besonderer Vorschriften in der betreffenden Marine gebräuchlich sein soll; dasselbe gilt von den andern vorstehend erörterten Formen und Möglichkeiten. Die mündliche Vollmacht bleibt aber nur schwer nachprüfbar, sie hat mehr moralische, weniger rechtliche Bedeutung und das Ehrenwort des Kommandanten, er sei ordnungsmäßig bestellt, hat in diesem Falle dieselbe Beweiskraft wie eine schriftliche Bestallung; auch der Kauffahrteikapitän, demgegenüber das Durchsuchungsrecht ausgeübt wird, hat sich damit zufrieden zu geben. Selbst für den Fall, daß eine Urkunde wirklich vorhanden ist, muß die Verpflichtung zur Vorweisung verneint werden; man wird auch Bedenken tragen, das wichtige Papier der Gefahr des Verlustes oder der Vernichtung auszusetzen, und es lieber an Bord behalten. Die Berufung des durchsuchenden Offiziers, der in der Regel mit dem bestellten Befehlshaber nicht identisch sein dürfte, auf die Bestallung des letzteren muß deshalb als ausreichend angesehen werden. Hier sind nur Zweckmäßigkeitsgründe maßgebend.

Die Bedeutung der damit wesentlich abgeschwächten Vorschrift beruht darin, daß die Umwandlung ohne jeden Zusammenhang mit dem Staat, ohne Ermächtigung einer zuständigen Behörde, — wie sie bei der bloßen Uebernahme der ersten Regel des KGB. möglich sein würde — unzulässig

ist. Als zuständige Behörde ist aber nach den Feststellungen des Ausschusses auch der Kommandant des detachierten Kreuzers anzusehen.

Das Ergebnis unserer Untersuchung ist von grundlegender Wichtigkeit; denn das Erfordernis einer rechtsbegründenden Urkunde würde im Falle der Annahme eine scharfe Grenze zwischen Hilfskreuzer und Kriegsschiff gezogen und wie der Markbrief für den Kaper die eigenartige rechtliche Daseinsbedingung des Hilfskreuzers dargestellt haben.

Der auf Veranlassung Lord Reays der Bestimmung hinzugefügte Satz brachte die Offizierseigenschaft des Befehlshabers deutlicher als bisher zum Ausdruck. Die alte Fassung sah zwar die Angabe des Ranges und ferner der Tatsache vor, daß der Befehlshaber im Staatsdienst stehen müsse, enthielt aber nicht die ausdrückliche Feststellung seines Offiziersranges. Die Abänderung, nach welcher der Name des Befehlshabers in der Rangliste der Kriegsmarine stehen muß, war also bestimmter und klarer.

Nur die Stellung des Befehlshabers hat damit eine völkerrechtliche Regelung erfahren; die Anregung Fromageots, für sämtliche Offiziere Bestellungen vorzusehen, hat im Ausschuß keine Beachtung gefunden; die Regelung dieser Frage bleibt also ganz dem Ermessen der einzelnen Staaten überlassen.

Das Ergebnis der Verhandlung war mithin im Grunde genommen geringfügig: denn über die Notwendigkeit der Offizierseigenschaft für den Befehlshaber war man sich von vornherein ebenso klar wie darüber, daß die Umwandlung nur im Zusammenhang mit den zuständigen Gewalten stattfinden dürfe [1]). Der Wert des Redekampfes lag vielmehr darin, daß alle Bestrebungen, die ursprünglich nur durch den Kampf gegen die Umwandlung auf hoher See hervorgerufen, doch im Ergebnis auf die Beseitigung der rechtlichen Identität von Kriegsschiff und Hilfskreuzer zielten, erfolglos blieben und die Ueberzeugung verstärkten, daß man für Hilfskreuzer folgerichtiger Weise keine strengeren völkerrechtlichen Bestimmungen als für Kriegsschiffe treffen darf, wenn man sich nicht der Gefahr aussetzen will, die großen Gesichts-

---

1) Die ohne weitere Debatte erfolgte Annahme des Artikels I (s. u. S. 72) wie die — oben S. 66 mitgeteilte — Bemerkung zum Artikel III im Bericht (Prot. III, S. 1095) beweisen die Richtigkeit.

punkte zu vergessen und den grundlegenden Kriegsschiffbegriff zu verwirren.

c) Die Rechtstellung der Mannschaft (Art. IV).

Vielleicht von derartigen Erwägungen geleitet, hat sich die Konferenz bei der Mannschaftsfrage nicht in Einzelheiten und Nebensächlichkeiten verloren, deren Feststellung zweckmäßig der Gesetzgebung jedes Staates überlassen bleibt.

Auf den dem Sinn, wenn auch nicht dem Wortlaut nach übereinstimmenden Vorschlag Rußlands, der Vereinigten Staaten, der Niederlande und Italiens ist bereits hingewiesen worden.

Ohne weitere Erörterung wurde der Vorschlag im Untersuchungsausschuß [1]) und im Plenum der Kommission gebilligt; die aus dem Bericht unverändert als Artikel IV in das Abkommen übernommene Vorschrift lautet: „Die Mannschaft muß den Regeln der militärischen Disziplin unterworfen sein."

Die Kommission hat sich damit auf das Notwendige, aber auch unbedingt Erforderliche beschränkt. Zwar hatte England in seiner „Kampfschiff"definition auch die ordnungsmäßige Ermächtigung der gesamten Besatzung verlangt (wie diese bei der Mannschaft erfolgen sollte, war offen gelassen), aber mit der Zurücknahme der ganzen Vorlage erledigte sich diese Forderung. Des weitergehenden niederländischen Vorschlags bezüglich der militärischen Zusammensetzung der Besatzung ist schon gedacht worden, ebenso der erfolglosen Anregung des Berichterstatters, der Mannschaft in gewissen Fällen bestimmte Abzeichen zu geben.

d) Die Beobachtung der Kriegsgesetze (Art. V).

Von den im Anfang dieses Abschnittes erwähnten Grundsätzen des Landkriegsrechts hat die Kommission den ersten in wesentlich geänderter und erweiterter Form als Artikel III übernommen, dem Sinne nach unverändert konnte die IV. Regel als Artikel V in das Abkommen übertragen werden. Sie lautet in zweckentsprechender Abänderung:

„Jedes in ein Kriegsschiff umgewandeltes Kauffahrteischiff hat bei seinen Unternehmungen die Gesetze und Gebräuche des Krieges zu beobachten."

1) Prot. III, S. 1039; auch der Bericht macht keine Bemerkung dazu Prot. III, S. 1095.

Die Bestimmung hat, wie FROMAGEOT erklärend im Bericht ausführt, „in gleicher Weise wie Artikel IV den Zweck, den militärischen Charakter des Schiffes und der Besatzung zu verstärken. Es ist klar, daß das umgewandelte Schiff, als wirkliches Kriegsschiff, den Pflichten unterworfen ist, welche diese Eigenschaft als Kehrseite seiner Rechte mit sich bringt[1])."

Trotzdem machten die Vereinigten Staaten durch Konteradmiral SPERRY einen Vorbehalt zu Artikel V, nachdem ihr Antrag auf Wegfall nicht den Beifall des Ausschusses gefunden hatte[2]). Die Vorschrift erschien ihm überflüssig, weil man damit „eine lästige Unterscheidung für gewisse Kauffahrteischiffe mache, die von den Vereinigten Staaten angekauft und ordnungsmäßig ermächtigt, schon im Frieden sozusagen einen Teil der Kriegsmarine ausmachten". Obwohl neben RENAULT, der auf die gleichlautende Regel des Landkriegsrechts hinwies; auch LAMMASCH (Oesterreich-Ungarn) betonte, gerade der Wegfall der Bestimmung werde zu lästiger Unterscheidung zwischen umgewandelten Schiffen und Kriegsschiffen führen, beharrte SPERRY auf seinem Widerspruch. M. E. nicht ganz mit Unrecht; denn die ganz allgemein gehaltene Vorschrift war in den klaren Bedingungen der Artikel IV und III mittelbar enthalten und ihr Wert lag nur in der Betonung der Identität von Kriegsschiff und Hilfskreuzer. Die Begründung der ablehnenden Stellung war dagegen wenig einleuchtend. Die im Frieden angekauften Handelsschiffe werden entweder der Kriegsflotte einverleibt und sind damit Kriegsschiffe, oder sie werden nicht einverleibt und sind dann „Dienstschiffe" ohne die Rechte und Pflichten der Kriegsschiffe[3]). Die letztere Kategorie würde auch im Kriege der förmlichen Umwandlung bedürfen, um Kriegsschiffseigenschaften erwerben zu können; denn die privatrechtliche Verbindung mit dem Staat, Eigentum und Besitz ist nicht maßgebend für den völkerrechtlichen Charakter.

e) Artikel I und Schlußberatung der Kommission.

Neben dem Artikel V stellte die Kommission noch eine zweite Bestimmung allgemeinen Inhalts auf. „Der I. Artikel des Abkom-

1) Prot. III, S. 1095.

2) Prot. III, S. 1039/1040. Für den amerikanischen Antrag stimmten noch England und Portugal; gegen ihn Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Italien, Rußland, Holland, Belgien, Schweden und Serbien; Deutschland, Japan und Argentinien enthielten sich der Stimme.

3) PERELS, S. 55 und 56, § 11 III.

mens sollte den krönenden Zusatz zum I. Artikel der Pariser Deklaration vom 16. IV. 1856 bilden und, — indem er die grundlegenden Unterschiede zwischen der neuen Erscheinung und der alten Kaperei zum Ausdruck brachte, — „jede Gewähr gegen eine mehr oder minder verkappte Rückkehr der letzteren gewähren“ [1]):

„Kein Kauffahrteischiff, das in ein Kriegsschiff umgewandelt ist, hat die mit dieser Eigenschaft verbundenen Rechte und Verpflichtungen, wenn es nicht dem direkten Befehle, der unmittelbaren Aufsicht und der Verantwortlichkeit der Macht, deren Flagge er führt, unterstellt ist.“

Der niederländische Vorschlag hatte noch unter Nr. 6 eine der altrömischen sanctio ähnliche Strafbestimmung vorgesehen: „Jedes Schiff, das Kriegsschiff zu sein behauptet, ohne den angegebenen Bedingungen zu entsprechen, wird als Seeräuber behandelt werden.“ Nur die Verletzung der in dem Abkommen enthaltenen 6 wesentlichen Bestimmungen würde nach der von Jonkheer VAN KARNEBEEK gegebenen Erklärung [2]) diese Behandlung rechtfertigen. Im Ausschuß erhob sich kein Widerspruch, doch wurde die Bestimmung nicht in das Abkommen aufgenommen, da dem Antragsteller der Vermerk der Zustimmung im Protokoll genügte.

In der Schlußberatung der IV. Kommission vom 18. September 1907 gab zunächst der amerikanische Vertreter General PORTER die Erklärung ab, seine Regierung werde sich der Abstimmung enthalten, weil sie die in der jetzigen Abkommen liegende Wiederholung der — durch die Pariser Deklaration von 1856 zuerst ausgesprochenen — Abschaffung der Kaperei erst dann annehmen könne, wenn der Grundsatz der Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See zur allgemeinen Anerkennung gelangt sei [3]). Nachdem die Vereinigten Staaten sich an der Debatte und den Abstimmungen im Ausschuß beteiligt hatten, mußte diese Stellungnahme ebenso wie ihre Begründung befremden. Die Annahme des Abkommens würde übrigens für die Vereinigten Staaten keinen Verzicht auf die Kaperei enthalten haben. Auch der türkische Gesandte, Vizeadmiral MEHEMED PASCHA, erklärte das Abkommen nicht in seinem ganzen Umfange annehmen zu können, ohne dabei jedoch auf Einzelheiten einzugehen [4]).

1) Prot. III, S. 1094, aus dem Bericht.
2) Prot. III, S. 1014.
3) Prot. III, S. 916, 917.
4) Prot. III, S. 917.

Nachdem Lord Reay den englischen Vorschlag förmlich zurückgezogen und die Regelung des „nicht neutralen Dienstes“ (siehe „Kriegsschiffsdefinition“ Teil B) einer zukünftigen Konferenz vorbehalten hatte, schritt die Kommission zur Schlußabstimmung [1]):

38 Gesandtschaften nahmen an der Abstimmung teil; 6 enthielten sich davon ihrer Stimme, die übrigen 32 stimmten zu und zwar: Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Argentinien, Belgien, Bulgarien, Chile, China, Columbien, Cuba, Dänemark, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Italien, Japan, Mexiko, Montenegro, Niederlande, Norwegen, Panama, Paraguay, Peru, Persien, Portugal, Rumänien, Rußland, Salvador, Schweden, Schweiz, Serbien, Siam und Spanien.

Es enthielten sich der Stimme: Brasilien, die Dominikanische Republik, Ekuador, Haiti, Türkei und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Diese Abstimmung erstreckte sich nur auf die 6 ersten wesentlichen Bestimmungen [2]) des Abkommens, die übrigen Artikel (VII ff.) enthalten die üblichen Schlußbedingungen und sind vom Redaktionsausschusse hinzugesetzt. Das Abkommen ist demnach auf unbestimmte Zeit abgeschlossen, die Kündigungsfrist beträgt 1 Jahr (Artikel 11 Absatz 2); die Bestimmungen des Abkommens (Artikel 1 bis 6) finden nur zwischen Vertragsmächten Anwendung und nur dann, wenn die Kriegsparteien sämtlich Vertragsparteien sind (Artikel 7).

In der Plenarsitzung der Konferenz vom 27. September 1907 [3]) wurde das Abkommen von „nur“ [4]) 32 Stimmen angenommen und zwar von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Argentinien, Belgien, Bolivien, Brasilien, Bulgarien, Chile, Cuba, Dänemark, Spanien, Frankreich, Großbritannien, Griechenland, Haiti, Italien, Japan, Luxemburg, Mexiko, Montenegro, Norwegen, Panama, Niederlande, Peru, Persien, Portugal, Rumänien, Rußland, Serbien, Siam, Schweden und Schweiz. Enthalten haben sich die Vereinigten Staaten, Columbien, Ekuador, Guatemala, Salvador, Uruguay und Venezuela. Ferner enthielten sich China und die Dominikanische

---

1) Prot. III, S. 917.

2) Der vom Untersuchungsausschuß ausgearbeitete Entwurf befindet sich Prot. III, S. 1140, Anhang 9.

3) Prot. I, S. 235 ff.

4) Zorn, Phil. Die Fortschritte des Seekriegsrechts usw. S. 195.

Republik der Abstimmung, weil sie der Pariser Deklaration noch nicht beigetreten sind; die türkische Vertretung nahm an der Abstimmung nicht teil, weil sie noch keine Instruktionen erhalten hatte, Nikaragua und Paraguay waren nicht anwesend.

Die Türkei gab in der Plenarsitzung vom 19. Oktober 1907 eine sehr konfuse Erklärung dahin ab, daß sie zwar das Abkommen annehme, aber mit dem Vorbehalt, Handelsschiffen, die in ihren Gewässern oder auf hoher See unter der Handelsflagge fahren und bei Beginn der Feindseligkeiten in Kriegsschiffe verwandelt werden, diesen Charakter unter allen Umständen zu versagen [1]).

Bis zum 30. Juni 1908 war das Abkommen von 39 Konferenzmächten gezeichnet; nicht gezeichnet hatten die Vereinigten Staaten, China, die Dominikanische Republik, Nikaragua und Uruguay [2]). Ratifiziert war das Abkommen bis zum 1. Januar 1912 von 19 Mächten, nämlich von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Dänemark, Großbritannien, Mexiko, den Niederlanden, Rußland, Salvador, Schweden [3]), ferner von Nikaragua [4]), Haiti und Siam [5]), der Schweiz [6]), Belgien [7]), Norwegen [8]), Frankreich [9]), sowie Panama [10]), Portugal [11]) und Guatemala [12]).

IV. Ort und Dauer der Umwandlung.

Der vorige Abschnitt gab bereits Gelegenheit, die belangreichste Frage unseres Problems zu streifen: Die Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See. Von Beginn der Verhandlungen über die Umwandlung stand sie im Mittelpunkte des Interesses, und die kaum überbrückbaren Gegensätze, welche hier hervortraten, machten sie zu einem „Stein des Anstoßes“ [13]), an dem das ganze Abkommen bald gescheitert wäre.

Auch die übrigen Bestimmungen des Abkommens wurden stets im Hinblick auf ihre Tragweite für den Fall der Zulässigkeit

1) Prot. I, S. 277. 2) Nippold, Bd. 18, S. 325/326.

3) Bezüglich der vorgenannten acht Mächte und Schwedens vgl. RGBl. 1910, S. 376.

4) RGBl. 1910, S. 382. Nikaragua ist also trotz Nichtunterzeichnung später doch noch beigetreten. 5) RGBl. 1910, S. 673.

6) RGBl. 1910, S. 913. 7) RGBl. 1910, S. 992.

8) RGBl. 1910, S. 1092. 9) RGBl. 1910, S. 1105.

10) RGBl. 1911, S. 914. 11) RGBl. 1911, S. 972.

12) RGBl. 1911, S. 193.

13) Ausdruck des Vorsitzenden v. Martens, Prot. III, S. 1004.

der Umwandlung auf offenem Meere beurteilt. Nicht zum Vorteil für die Regelung des Gegenstandes, wie besonders der Kampf um die — nachher in so wesentlich abgeschwächter Form in den Artikel III aufgenommene — Bestallung beweist, der von beiden Seiten im Bewußtsein des nahen Zusammenhanges mit der Ortsfrage geführt wurde: Die Anhänger der Bestallung waren Gegner der Umwandlung auf hoher See und umgekehrt [1]). Selbst die Fassung der Anfrage, über die man später im Ausschuß abstimmte, gab noch zu lebhaften Erörterungen Anlaß, und auch diese Anfrage führte nur dazu, einen Zwiespalt offenkundig zu machen, der bis zum heutigen Tage unausgeglichen ist.

1. Die Umwandlung im neutralen Gebiet.

Ueber die Zulässigkeit der Umwandlung in heimischen Häfen und Territorialgewässern, sowie in besetztem feindlichen oder verbündeten Gebiet — Häfen und Gewässern — besteht kein Zweifel [2]), ebensowenig über die Unzulässigkeit einer Umwandlung in neutralem Gebiet [3]). Ob Mannschaft, Geschütze, Munition usw. in neutralem Gebiet an Bord genommen werden oder ob dort nur der rein äußerliche Akt der Flaggenhissung vorgenommen werden sollte, regelmäßig liegt eine doppelte Neutralitätsverletzung vor: Der die Umwandlung vornehmende Kriegführende verletzt die Neutralität des Dritten und der Neutrale verstößt dem Gegner gegenüber gegen sein Neutralitätsversprechen, wenn er die Umwandlung nicht verhindert.

Schon der zwischen England und den Vereinigten Staaten am 8. Mai 1871 abgeschlossene Vertrag von Washington, der den bekannten Alabamakonflikt beendete, gab diesem Gedanken in mehreren Artikeln Ausdruck, die fast unverändert in das auf der

1) Vgl. dazu Hall (5. Auflage 1904) S. 162; gegen die Auffassung Halls, Kaperbrief bezw. Bestallung (Kommission) könnten nur in heimischen Häfen erteilt werden, wendet sich Verraes I, S. 103 ff., Anm. 2. Die englische Vertretung hat übrigens weder auf der II. Haager noch auf der Londoner Konferenz versucht, ihre Anschauung bezüglich der Umwandlung auf offenem Meere auf diese Hallsche Anschauung zu stützen, obwohl die Analogie aus der Kaperei ein wirkungsvolles Scheinargument gewährt und bei der ohnedies auf der Konferenz vielfach beliebten, aber unzulässigen Gleichstellung von Kaperei und Umwandlung ihren Eindruck nicht verfehlt hätte.

2) Prot. III, S. 930, 1004, so v. Martens in der 1. und 10. Sitzung des Ausschusses vom 3. bezw. 30. August 1907.

3) Prot. III, S. 930; v. Martens in der 1. Ausschußsitzung vom 3. August 1907.

zweiten Haager Konferenz abgeschlossene „Abkommen betreffend die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Falle eines Seekriegs“ aufgenommen wurden:

„Eine neutrale Regierung ist verpflichtet, die ihr zur Verfügung stehenden Mittel anzuwenden, um in ihrem Hoheitsbereiche die Ausrüstung und Bewaffnung jedes Schiffs zu verhindern, bei dem sie triftige Gründe zu der Annahme hat, daß es zum Kreuzen oder zur Teilnahme an feindlichen Unternehmungen gegen eine Macht, mit der sie in Frieden lebt, bestimmt ist;

sie ist ferner verpflichtet, dieselbe Ueberwachung auszuüben, um zu verhindern, daß aus ihrem Hoheitsbereiche irgend ein zum Kriege oder zur Teilnahme an feindlichen Unternehmungen bestimmtes Schiff ausläuft, das innerhalb ihres Hoheitsbereiches ganz oder teilweise zum Kriegsgebrauch hergerüstet ist[1].“

2. Die Umwandlung auf hoher See: Die Vorgeschichte des Problems.

Die Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See, eine Frage, die bis zum russisch-japanischen Kriege 1904/05 kaum Beachtung, noch weniger Widerspruch gefunden hatte, führte seit einer Episode in diesem Kriege zu starken Gegensätzen.

Die nachfolgende Darstellung des Vorfalls, der auch die historisch-politische Grundlage zu den Verhandlungen der Haager Konferenz abgab, und seine rechtliche Würdigung ist einem anonymen Aufsatz des amtlichen „Nautikus“ (Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen) entnommen, der teilweise in den Rechtsausführungen wörtlich mit den Erklärungen unseres Marinedelegierten auf der Konferenz, des Konteradmirals Siegel, übereinstimmt[2].

„Im Sommer 1904 passierten zwei Dampfer der russischen „Freiwilligen Flotte“ („Petersburg“ und „Smolensk“) aus dem Schwarzen Meere kommend, die Dardanellen und den Suezkanal, verwandelten sich im Roten Meere in Hilfskreuzer und begannen den nach Ostasien führenden Handel auf Konterbande zu beaufsichtigen. Geschütze und Bemannung hatten sie dazu aus dem Schwarzen Meere mitgebracht.“

Nautikus spricht dann die Ansicht aus, „Rußland habe, wenn nicht den Buchstaben, so doch den Sinn des Dardanellen-

1) Art. 8 des genannten Abkommens. Weißbuch No. 527, S. 183, 184, vgl. unten Abschnitt V 2 b).

2) Nautikus 1905, S. 237—239. Nach dem Obengesagten darf Konteradmiral Siegel als Verfasser vermutet werden.

abkommens, das auf der Londoner Konferenz 1871 erneuert und vom Berliner Kongreß 1878 als zu Recht bestehend anerkannt wurde, verletzt[1]), und daß deshalb England, das durch seine Mittelmeerpolitik besonders stark an dem Vertrage beteiligt ist, sich mit Recht beschwert fühlen konnte. Nun lag es aber im englischen Interesse, die Frage aus einem doppelten Grunde von einer andern Seite aufzufassen. Man erklärte, die beiden Schiffe seien selbstverständlich als Handelsschiffe durch die Dardanellen gegangen, folglich (!) aber hätten sie nachträglich keine Befugnis erwerben können, das Prisenrecht auszuüben, ihr Auftreten käme dem Seeraube nahe. Damit vermied England erstens unerquickliche und vielleicht aussichtslose Dispute über den Wortlaut und die Auslegung des Londoner Vertrags, indem es die Möglichkeit einer Vertragsverletzung von vornherein ausschloß, und zweitens stellte es eine neue, seiner Seepolitik höchst erwünschte These auf, indem es das Recht eines Staates, seine Handelsfahrzeuge in Kriegsschiffe zu verwandeln, auf den Bereich der heimischen Häfen zu beschränken suchte[2]). Die Anerkennung dieser Theorie würde jedoch Englands Vorzugsstellung zur See noch mehr verstärkt haben, ihm stehen in der ganzen Welt „heimische Häfen" zur Verfügung, in denen es die Zeremonie vornehmen könnte, andere Mächte würden bei der Mobilmachung auf einen großen Teil ihrer schnellen Dampfer verzichten müssen, weil sie sie nicht in die Heimat zurückholen könnten."

Der englischen Auffassung hält Nautikus mit Recht entgegen: „Nun ist es aber bisher niemals bezweifelt worden, daß ein Staat über alle Fahrzeuge seiner Flagge auch auf hoher See die Jurisdiktion behält[3]), erlauben ihm also die Kriegsleistungsgesetze, seine Hand bei der Mobilmachung auf den Besitz seiner Angehörigen zu legen[4]), soweit

1) Vgl. dazu die Zirkularnote der Hohen Pforte an ihre Vertreter vom 19. September 1891, Fleischmann, S. 265.

2) Die englische Auffassung vertreten Smith und Sibley S. 40—48 in ausführlicher Sachdarstellung, aber ohne rechtliche Begründung, ebenso Lawrence, War usw. S. 208—218, besonders S. 209, 210; kürzer Westlake II, S. 304, 305; vgl. oben S. 75, Anm. 1. Cohen (S. 52 ff.) tritt den Vorgenannten insoweit entgegen, als er die Streitfrage für unerheblich in Hinsicht auf den Kriegsschiffscharakter des umgewandelten Schiffs hält.

3) Vgl. Perels, § 6 I, S. 37.

4) Für das Deutsche Reich § 23 des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 (Reichsgesetzblatt S. 129).

er ihn zum Kriege braucht, dann kann er dieses Recht wie und wann er es für nötig hält, auch auf hoher See ausüben, und ein Schiff, das er so zum Hilfskreuzer macht, trägt den rechtlich unanfechtbaren Charakter des Kriegsschiffs“ [1]).

Rußland, das sich im vorstehenden Falle zu einem Kompromiß verstanden hatte, indem es die seerechtlichen Akte der beiden Dampfer rückgängig gemacht und die Schiffe selbst in die Heimat zurückberufen hatte, war damit keineswegs gesonnen, Englands Anspruch anzuerkennen. Ebensowenig konnte das in Deutschlands und Frankreichs Interesse liegen, auch wenn man von der rechtlichen Unhaltbarkeit des Satzes gänzlich absieht, Deutschland besitzt außerhalb seiner heimischen europäischen Gewässer in seinen Kolonien zwar einige Kohlenstationen; mit Ausnahme des befestigten Hafens von Tsingtau aber keinen einzigen zur ungestörten Vornahme der Umwandlung geeigneten Stützpunkt, während andererseits Frankreich in dieser Hinsicht erheblich günstiger steht, trotz des Besitzes einer Reihe geeigneter Stützpunkte in allen Meeren aber zur wirksamen Durchführung eines Kreuzerkriegs nicht auf den Vorteil der Umwandlung auf hoher See verzichten kann und will [2]). Bei der im Kriegsfalle zu erwartenden Blockade der atlantischen Häfen durch überlegene feindliche Schlachtflotte würde der größte Teil der sonst den Verkehr mit Nordamerika vermittelnden Schnelldampfer wohl nicht verwandt werden können.

3. Die Verhandlungen der Haager Konferenz.

a) Beratung der IV. Kommission.

Diese politischen Gesichtspunkte kamen auf der Haager Konferenz nicht zur Sprache. Der Versuch des redegewandten brasilianischen Gesandten Ruy Barbosa in ausführlicheren Darlegungen den politischen Hintergrund der ganzen Umwandlungsfrage aufzurollen, fand nicht die Billigung des Vorsitzenden, der unter dem Beifall der übrigen Delegierten politische Erörterungen aus den Beratungen ausgeschlossen wissen wollte [3]).

Die an der Umwandlung auf hoher See festhaltenden Mächte

1) Vgl. Prot. III, S. 822, Rede des Konteradmirals Siegel.

2) Vgl. Boidin, S. 172.

3) Rede des brasilianischen Gesandten: Prot. III, S. 815—818, 818—820. Erklärung des Vorsitzenden, S. 818. 5. Sitzung der Kommission vom 12. Juli 1907 (Prot. III, S. 813—830).

sahen auf der Konferenz keine Veranlassung, diesen vorher niemals bestrittenen Rechtssatz in besonderen Vorschlägen zu betonen, deshalb berührte die russische Vorlage die Ortsfrage überhaupt nicht [1]).

England [2]) und Holland [3]) wollten dagegen die Umwandlung nur in „heimischen Häfen" gestatten; Japan [4]) verlangte dazu noch die heimischen Territorialgewässer und die feindlichen und verbündeten Häfen und Territorialgewässer, die von den Streitkräften zu Wasser und zu Lande besetzt worden wären. In ähnlicher Weise sahen die Vereinigten Staaten [5]) die Umwandlungsmöglichkeit außerhalb der heimischen Gewässer auch noch in den Territorialgewässern vor, über die der Staat durch seine Streitkräfte eine „tatsächliche Ueberwachung" ausüben werde.

Der italienische Vorschlag [6]), dem sich Mexiko mit förmlicher Erklärung anschloß [7]), nahm eine vermittelnde Stellung zwischen den beiden Gruppen ein, indem er bestimmte: „Schiffe, welche die Territorialgewässer ihres Staates nach Kriegsausbruch verlassen, können ihre Eigenschaft weder in offenem Meere noch in den Territorialgewässern eines andern Staates ändern."

Nach ihren Vorschlägen gruppierten sich die Mächte demnach in drei Lager, dem der Gegner, der Anhänger und der Mittelpartei.

Bei der rechtlichen Unhaltbarkeit des englisch-holländischen Standpunktes mußte seine Begründung naturgemäß ziemlich dürftig ausfallen. Lord Reay betonte, die Umwandlung auf offenem Meere lasse die Neutralen in Unkenntnis über den vom Schiff angenommenen Charakter; wenn ein Schiff, das als Handelsschiff den heimischen Hafen verlassen habe, nach erfolgter Umwandlung plötzlich als Kriegsschiff auftauche, würden sehr bedauerliche Zwischenfälle eintreten. Dieser dunklen Befürchtung suchte der englische Vertreter dadurch noch mehr Nachdruck zu geben, daß er sie mit anderen Worten wiederholte: es würden Verwicklungen

1) Prot. III, S. 1135, Anhang III. 2) Prot. III, S. 1135, Anhang II.
3) Prot. III, S. 1136, Anhang V, No. 4.
4) Prot. III, S. 1136, Anhang VI. 5) Prot. III, S. 1137, Anhang VII.
6) Prot. III, S. 1136, Anhang IV.
7) Prot. III. S. 814/15. Erklärung des mexikanischen Vertreters Gonzalo a Esteva in der V. Sitzung der IV. Kommission vom 30. August 1907 (Prot. III, S. 813—830).

entstehen, die ihrerseits zu unerträglichen Zuständen führen könnten [1]).

Jede andere Macht hätte ein besseres Recht gehabt, für das angeblich gestörte Wohl der Neutralen einzutreten; im Munde des englischen Vertreters aber mußte diese liebenswürdige Besorgnis bei der bekannten Rücksichtslosigkeit britischer Politik etwas wunderlich anmuten. Die an dieser Stelle mehr als naiv wirkende Schlußbemerkung Lord Reays: „Die Umwandlung ist ein Akt der Souveränität, der nur an den Orten, an welchen diese Gewalt ausgeübt wird, vollzogen werden kann!“ konnte diesen Eindruck nur noch verstärken [2]). Dieser Hinweis auf die Souveränität mußte geradezu als Ironie aufgefaßt werden; denn das Recht zur Umwandlung auf hoher See beruht, wie bereits ausgeführt, auf der niemals bestrittenen Fortdauer der Jurisdiktion des Staats über die Fahrzeuge seiner Handelsflotte auch auf offenem Meere.

Jonkheer den Beer Portugael (Niederlande) wußte zur Verteidigung der neuen These kaum einen neuen Gesichtspunkt anzuführen [3]). Den von deutscher Seite gemachten Vergleich der Hilfskreuzer mit den Milizen des Landkrieges und die daraus gezogene Folgerung, in gleicher Weise habe die innere Gesetzgebung Zeit und Ort der Formierung der Seestreitkräfte zu bestimmen, lehnte er mit der rechtlich unhaltbaren Begründung ab, die umgewandelten Schiffe seien tatsächlich nicht zum Kampfe, sondern zum Kapern von Prisen bestimmt.

Die Rückkehr von Mißbräuchen, wie sie der Kaperei anhafteten, hatte auch Ruy Barbosa befürchtet, eine entschiedene Stellungnahme gegen die Umwandlung auf hoher See war aber aus seiner bereits charakterisierten Rede, in der er schließlich für die gerade bezüglich der Umwandlung auf hoher See sich sehr wesentlich unterscheidenden Vorschläge der Niederlande, Italiens und Rußlands eingetreten war, nicht zu entnehmen [4]).

Deutschland, Rußland und Frankreich wehrten den englischen Angriff ab.

Neben Konteradmiral Siegel war es besonders Renault, der

---

1) Prot. III, S. 823.

2) Prot. III, S. 823; die Erklärung Lord Reays ist hier in der kürzeren Fassung des Berichtes (Prot. III, S. 1092) wiedergegeben.

3) Prot. III, S. 823.

4) Prot. III, S. 817, 818.

wiederholt die rechtliche Grundlage in der Stellung der Festlandmächte betonte, wenn er auch den vielleicht berechtigten Kern in den Klagen Lord Reays anerkannte: die Ueberraschung der Neutralen durch plötzlich auftauchende, auf offenem Meer umgewandelte Hilfskreuzer und die dadurch herbeigeführte Unsicherheit. Dieses Interesse der Neutralen würde aber durch das Verbot der Umwandlung auf hoher See, das eine rechtliche Umwandlung von großer Tragweite bedeuten würde, weniger gewahrt werden, als durch eine loyale Bekanntmachung der erfolgten Umwälzung. In der Verstärkung der „Publizität", die später durch die Vorschrift der Eintragung in die Kriegsschiffsliste ihren Ausdruck fand, liegt, wie RENAULT ausführte, ein wirkungsvolles Gegengewicht gegenüber den Härten, die die Zulässigkeit der Umwandlung auf offenem Meere etwa mit sich bringen könnte [1]).

Der im Anschluß an diese Ausführungen RENAULTs von dem Russen TCHARYKOW gegebenen Anregung, die Umwandlung außer durch Eintragung in die Liste noch durch Notifikation d. h. amtliche, auf diplomatischem Wege erfolgende Mitteilung an den Gegner und an die Neutralen bekannt zu machen, hat die Kommission später keine Folge gegeben.

Konteradmiral SIEGEL wies dann auf die analoge Bildung der Milizen des Landkrieges hin und faßte sein Urteil über die „juristisch ungerechtfertigte und militärisch unzulässige" Theorie Englands in den lapidaren Sätzen zusammen, welche die vorstehend angeführte Kritik des „Nautikus" fast mit denselben Worten wiederholten [2]).

Die theoretischen Ausführungen auf deutscher und französischer Seite wurden in geschickter Weise durch die praktischen Beispiele des russischen Obersten OVTCHINNIKOW ergänzt [3]). Die Praxis kennt zwei Hauptfälle, in denen die sofortige Umwandlung auf hoher See geboten erscheint: Ein Kreuzer nimmt ein feindliches Handelsschiff; gibt Besatzung unter dem Kommando eines Offiziers darauf ab und hißt die Kriegsflagge, — oder um es an dem bereits geschilderten Vorfall aus dem jüngsten Kriege weiter auszuführen: Hätte es im Interesse der militärischen Operationen gelegen, wenn der russische Hilfskreuzer den weggenommenen englischen Dampfer aus dem roten Meere erst in den nächsten

1) Prot. III, S. 824.
2) Prot. III, S. 821, 822, vgl. vorher S. 77 und 78.
3) Prot. III, S. 822.

„heimischen“ Hafen — Kronstadt oder Wladiwostok [1]) — schleppen mußte, um dort die Umwandlungszeremonie vorzunehmen? Sicherlich nicht; denn die Aufgabe des Hilfskreuzers, den Handel nach Ostasien zu beobachten, wäre dadurch wohl für längere Zeit oder die Dauer des Kriegs vereitelt worden [2]).

Häufiger noch wird der zweite Fall eintreten: Ein detachierter Kreuzer trifft ein Handelsschiff seiner Flagge auf hoher See und wandelt es zum Hilfskreuzer um. Ein angenommenes Beispiel mag den Fall etwas anschaulicher machen. In einem Seekriege Deutschlands mit einer andern Großmacht wandelt unser Stationskreuzer an der chilenischen Küste einen Schnelldampfer des Norddeutschen Lloyd zum Hilfskreuzer um. Das umgewandelte Schiff hätte nach englischer Ansicht erst den nächsten „heimischen“ Hafen, also hier Apia auf Samoa oder Swakopmund in Südwestafrika anzulaufen, um den rechtlichen Charakter eines Hilfskreuzers erlangen zu können. Daß das Schiff vorher aller Wahrscheinlichkeit nach die Beute eines feindlichen Kreuzers werden wird, braucht nicht hinzugefügt zu werden.

b) Der italienische Vorschlag und die Rückverwandlung.

Die beiden italienischen Delegierten, Graf Tornielli und Fusinato, versäumten nicht, schon in dieser ersten Aussprache den eigenartigen Vermittlungsgedanken des italienischen Vorschlags zu betonen. Graf Tornielli [3]) konnte mit Recht darauf hinweisen, daß Handelsschiffe, die die heimischen Gewässer erst nach Ausbruch der Feindseligkeiten verlassen, vorher die nötigen militärischen Vorkehrungen treffen können; es liegt, wie Fusinato hinzufügte, ein nicht zu verkennender Vorteil darin, daß ein Kauffahrer den neutralen Hafen, wo er alle Vorrechte eines Handelsschiffs genossen hat, verläßt, um sich dann auf hoher See umzuwandeln.

Im großen und ganzen hatte sich auch Konteradmiral Siegel [4]) für die Vorlage ausgesprochen, dabei aber den Kern, der in dem

1) Sebastopol oder Odessa kommen wegen der Dardanellensperre, die die Rückverwandlung erfordern würde, nicht in Betracht.

2) Die Streitfrage, ob die Prise erst vor einem Prisengericht zugesprochen sein muß, bleibt vorläufig unbeachtet, ebenso wie die Umwandlungsmöglichkeit neutraler Kauffahrteischiffe.

3) Prot. III, S. 824. 4) Prot. III, S. 822.

grundsätzlichen Verbot der Umwandlung für Schiffe bestand, die nach Kriegsausbruch die heimischen Gewässer verlassen haben, abgelehnt.

Die Fassung des Vorschlags, welcher mittelbar die Umwandlung auch in den Gewässern eines andern — also auch neutralen — Staates vorsah, war insoweit ungeschickt, als sie die in der Umwandlung in neutralem Gebiet liegende Neutralitätsverletzung geradezu sanktioniert hätte. Auch die Begründung des Grafen Tornielli, der „von der Umwandlung auf hoher See und sonst" sprach, konnte diesen Zweifel nur bestätigen; Renault sah sich deshalb sofort veranlaßt, in sehr diplomatischer Weise zu bemerken: „Man habe gemeint, die Umwandlung könne überall, selbst in einem neutralen Hafen, stattfinden, aber niemand scheine diese Anschauung hier ausdrücklich aufrecht erhalten zu haben" [1]). Sonst darf man aber wohl behaupten: der italienische Vorschlag suchte in geschickter Weise eine Brücke zwischen den Gegensätzen zu schlagen; er gab zwar den Grundsatz der Umwandlung auf offenem Meere auf und kam dadurch England entgegen, die Durchbrechung des Verbots traf aber andererseits gerade die Fälle, in denen man zur Umwandlung auf hoher See gezwungen sein würde, nämlich bei Schiffen, die die heimischen Gewässer vor Kriegsausbruch oder ohne Kenntnis des Ausbruches verlassen haben [2]).

Damit wären die Schwierigkeiten aber keineswegs vollkommen hinweggeräumt. Der Begriff der „heimischen Territorialgewässer" bedürfte noch der Erklärung dahin, ob auch die Territorialgewässer auswärtiger Besitzungen zu den heimischen gerechnet werden sollen oder nicht. Ohne eine Begrenzung der Dauer der Umwandlung d. h. ohne das Verbot der Rückverwandlung würden ferner alle Regeln bezüglich des Ortes Stückwerk bleiben, gleichgültig ob man den Standpunkt Englands oder den des herrschenden Völkerrechts vertritt. Ort und Dauer der Umwandlung stehen im engsten Zusammenhange miteinander. Das Recht des Staates, die Um- und Rückverwandlung überall dort, wo er seine Jurisdiktion ausüben kann, vorzunehmen, entspringt der gleichen Wurzel: der Souveränität [3]).

1) Prot. III, S. 824.

2) Prot. III, S. 1005; vgl. Nippold, Bd. 21, S. 17, Anm. 2.

3) Vgl. dazu die Bemerkung des japanischen Delegierten Keiroku Tuzdzuki und Renaults, S. 931.

Von den Vorschlägen, die der Kommission in der V. Sitzung vom 12. Juli 1907 vorlagen, sah nur der englische die Rückverwandlung und zwar in den heimischen Häfen vor. Bereits in der II. Sitzung vom 28. Juni 1907 beantragte der österreichische Delegierte Heinrich Lammasch [1]), „daß die Umwandlung während des Kriegs dauern und die Rückverwandlung in ein Handelsschiff verboten sein solle". Die deutsche Regierung erklärte sich in der V. Sitzung vom 12. Juli 1907 mit diesem Vorschlage durchaus einverstanden [2]). In derselben Sitzung fand Lammasch Gelegenheit [3]), seinen Antrag eingehender zu begründen. „Die Zulässigkeit der Rückverwandlung könnte zu manchen Mißbräuchen führen. Um diesem vorzubeugen, erscheint es notwendig, den Charakter des Schiffs so feststehend, so dauernd als möglich zu machen, damit man nicht eine Art „Seezwitter („une sorte d'hermaphrodites navals") schaffe, d. h. Schiffe, die je nach den Umständen in einem Augenblick männliches Geschlecht annähmen und sich unmittelbar oder mittelbar am Kampfe beteiligten, im andern weibliches, indem sie sich begnügten, ihrem Volke Nahrung zu verschaffen."

Lammasch wies dann noch auf die praktische Bedeutung der Frage hin, die eigentlich darauf hinauslaufe, daß jeder Staat bei Beginn des Krieges festsetzte, welche Handelsschiffe er umwandeln wolle (die übrigen könnten, beiläufig gesagt, bei Kohlen- und Mannschaftstransporten als Trosschiffe Verwendung finden). Der Gedanke war, wie auch Lammasch hervorhob, bereits in der IV. Sitzung vom 10. Juli 1907 durch einen Vorschlag der niederländischen Regierung gelegentlich der Verhandlungen über „die Unverletzlichkeit des feindlichen Privateigentums zur See" angeregt worden [4]). In der Vorlage heißt es u. a.: „Damit die Möglichkeit, Handelsschiffe im Kriegsfalle in Hilfskreuzer umzuwandeln, nicht die Ursache sein kann, diesen Grundsatz (der Unverletzlichkeit des Privateigentums) abzulehnen, unterbreitet die Gesandtschaft den Beratungen der Kommission folgenden Vorschlag [5]):

„Kein Kauffahrteischiff kann von einem kriegführenden Teile weggenommen werden allein auf die Tatsache hin, daß es unter feindlicher Flagge fährt, falls es mit einem von der zuständigen

1) Prot. III, S. 745.

2) Prot. III, S. 814. 3) Prot. III, S. 820/821.

4) Prot. III, S. 810, Erklärung des niederländischen Vertreters Vizeadmiral Jonkheer Roëll.

5) Prot. III, S. 1142, Anhang 12.

Staatsgewalt seines Landes ausgestellten Paß versehen ist, in welchem die Erklärung abgegeben ist, daß das Schiff nicht zum Kriegsschiff umgewandelt, noch als solches während der ganzen Kriegsdauer gebraucht werden soll."

Lammasch erkannte selbst den unlösbaren [1]) Zusammenhang zwischen Dauer und Ort der Umwandlung an und veranlaßte, „um unnütze Wiederholungen zu ersparen", die Verbindung der beiden Fragen. Auf die Frage des Vorsitzenden, ob die Kommission nicht Einwendungen gegen den österreichischen Vorschlag („der seinen Neigungen entspreche") machen wolle, forderte nur Tzudzuki ohne weitere Begründung die Erleichterung der Rückverwandlung, während Lord Reay keine Erklärung abgab [2]).

c) Umwandlung und Rückverwandlung im Untersuchungsausschuß.

Die beiden ungelösten Fragen der Umwandlung auf hoher See und der Rückverwandlung beschäftigten darauf den Untersuchungsausschuß in seiner ersten Sitzung vom 3. August 1907 [3]).

Vergeblich erklärten sich neben dem Vorsitzenden v. Martens auch Kapitän Behr und Renault zu weitgehenden Sicherungsmaßregeln bereit wie z. B. zur Notifizierung der Umwandlung, wenn man den Grundsatz der Umwandlung auf hoher See anerkennen wolle.

Ohne Erfolg fragte v. Martens, auf welche Gründe des Rechts und der Gerechtigkeit — und wie Renault hinzufügte — der Logik und Vernunft die Gegner sich eigentlich stützen wollten.

Tzudzuki erkannte wenigstens mit anerkennenswerter Offenheit die rechtliche Unhaltbarkeit seines Standpunktes an (auch die Umwandlung in den Gewässern einer verbündeten Macht wollte er folgerichtigerweise verboten wissen, weil sie nicht auf Grund der Souveränität des die Umwandlung vornehmenden Staates erfolge) und berief sich auf praktisch-politische Gesichtspunkte.

Lord Reay [4]) aber machte sich die geistvollen Bemerkungen Lammaschs über die „Zwitterschiffe" zu eigen, obwohl gerade die Anhänger der Umwandlung auf offenem Meer Gegner, England und Japan aber Anhänger der Rückverwandlung waren; er leitete dabei seine Ausführungen mit der Phrase ein, das Meer sei allen

1) A. M. Nippold, Bd. 21, S. 14.
2) Prot. III, S. 821.
3) Prot. III, S. 930 ff.
4) Prot. III, S. 931, 932.

gemeinsam, infolgedessen könnten die Mächte untersagen, was hier einen Angriff auf ihre Rechte darstelle [1]). Die Unbestimmtheit dieses Satzes veranlaßte sogar einen Freund der englischen Theorie, v. HAMMARSKJÖLD, zu dem Geständnis, „die englische Anschauung könne besser durch Gründe praktischer Art gestützt werden“ [2]).

Um wenigstens zur Klarheit über die Stellungnahme der einzelnen Mächte zu gelangen, die sich teilweise, wie z. B. die Vereinigten Staaten (Konteradmiral Sperry), Norwegen (Hagerup) und Belgien (van den Heuvel) gar nicht an der Verhandlung beteiligten, stellte der Vorsitzende die förmliche Anfrage: „Soll man das unbestreitbare Recht kriegführender Staaten abschaffen, Kauffahrteischiffe auf hoher See in Kriegsschiffe — natürlich unter Vorbehalt aller Bedingungen, mit denen die Umwandlung umgrenzt wird, — umzuwandeln?“

Nochmals wies jetzt RENAULT auf die grundlegende Wichtigkeit der Frage und die gefährliche Unsicherheit des Rechtszustandes hin, wenn man nicht zur Lösung gelange: „die Neutralen können die außerhalb der angenommenen Regeln umgewandelten Schiffe als Piraten behandeln und mit der Strenge des Strafgesetzes treffen“. KRIEGE „war derselben Ansicht und erklärte, wenn die Frage in der Schwebe bleibe, verliere die Festsetzung der übrigen Bedingungen jede Bedeutung“.

Der Widerspruch TZUDZUKIS und Lord REAYS, die das Bestehen des Umwandlungsrechtes, den Status quo, in der Vergangenheit einfach ableugnen wollten, ließ die Anfrage des Vorsitzenden nicht einmal zur Abstimmung gelangen. Nach Vorschlägen verschiedener Art glückte es endlich den Bemühungen der gewandten Diplomaten des Ausschusses v. HAMMARSKJÖLD, RENAULT und FUSINATO die den Wünschen Englands entsprechende, von FUSINATO gefaßte Anfrage zustande zu bringen [3]): „Soll man Regeln aufstellen, nach denen der Kriegführende die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe auf hoher See vornehmen kann?“

1) Der Vorsitzende wollte hier die Note Lord GRANVILLES bezüglich der „Freiwilligen Seewehr“ zugunsten der Umwandlung auf hoher See geltend machen, ein Irrtum, den Lord REAY in der nächsten Sitzung klarstellte, vgl. Prot. III, S. 932, 935.

2) Prot. III, S. 932.

3) Prot. III, S. 933. Auch die Südamerikaner LARETTA (Argentinien) und MATTE (Chile) beteiligten sich an diesem Vermittelungswerk.

Die Abstimmung hatte das Ergebnis, daß sich Deutschland, Frankreich, Oesterreich-Ungarn, Rußland, Argentinien, Chile und Serbien für, England, Japan, die Vereinigten Staaten, Brasilien, Belgien, die Niederlande, Norwegen und Schweden gegen die Anfrage Fusinatos und damit die Aufrechterhaltung des alten Zustandes[1]) aussprachen.

Es hatte sich für die Bejahung der Anfrage demnach keine Mehrheit gefunden, und so war man an einem toten Punkte angelangt. Mit dieser Abstimmung fiel auch die als Gegengabe für die Umwandlung auf offenem Meer gedachte Notifikation. Nach einer Anregung des serbischen Gesandten Milovan Milovanowitch, der auch Kapitän Behr zustimmte, sollte sie bei der Umwandlung auf hoher See obligatorisch, sonst fakultativ sein[2]). Weder Ausschuß noch Kommission haben sich später mit dieser Frage weiter beschäftigt, die durch die Annahme der Eintragung in die Kriegsschiffsliste einen Ersatz gefunden hat.

Die Hoffnung, daß eine Vermittlung gelingen werde, bestand indes auch nach der Abstimmung noch fort. Verschiedene der mit England stimmenden Mächte teilten, wie sich schon gezeigt hatte, durchaus nicht den schroffen Standpunkt Großbritanniens[3]). Andererseits fehlte es auf der Gegenseite nicht an Stimmen, die zwar die Umwandlung auf hoher See als zulässigen „Akt der Souveränität" anerkannten, aber sehr wohl „den Mißbräuchen, der Ueberraschung der Neutralen und der Gefahr einer Wiederkehr der Kaperei durch Maßregeln der Publizität und jede andere, den militärischen Charakter des Schiffs wirklich sichernde Bedingung vorbeugen wollten"[4]).

Als der Vorsitzende v. Martens in der 10. Sitzung des Ausschusses vom 30. August 1907 nochmals die Aufmerksamkeit auf den „Stein des Anstoßes", die unerledigte Frage der Umwandlung auf offenem Meer, lenkte und sich zu weitgehendem Entgegenkommen bereit erklärte, brachte Fusinato wiederum den Vorschlag seiner Regierung vor und verband damit jetzt das österreichische Rückverwandlungsverbot[5]).

1) Prot. III, S. 933; so faßte der Vorsitzende unter dem Widerspruch Lord Reays das Ergebnis auf: „Le Président constate que ce vote a pour signification, que le droit ancien coutumier subsiste."

2) Prot. III, S. 933, 934.

3) Italien (Prot. III, S. 824, 930), Schweden (S. 932), später auch Brasilien (S. 932).

4) Aus dem Bericht S. 1093.

5) Die Zulässigkeit der Umwandlung in neutralen Gewässern verneinte

Mit der kategorischen Begründung, der Vorschlag biete keine genügende Sicherheit für die Neutralen, lehnten aber Lord Reay und Tzudzuki die weitere Verhandlung ab. Als damit die Verständigung offenbar aussichtslos geworden war, bat v. Hammarskjöld, die Streitfragen beiseite zu lassen: „Das Ergebnis der Verhandlungen der Konferenz über den Seekrieg sei wirklich nicht so bedeutend, daß man auf die Regeln, über die man sich einig sei, und die dem Seerecht mehr Stetigkeit gewährten, verzichten könne". Die bittere Kritik verfehlte ihren Eindruck nicht. „Erst nach einigem Zögern" ließ der Ausschuß, wie der Bericht ausdrücklich bemerkt, die Frage ruhen und setzte die Verhandlung fort, die in den übrigen Fragen doch noch zu einem Ergebnis führen sollte, wenn auch weder die Umwandlung auf offenem Meer noch die Rückverwandlung zur Lösung gebracht worden sind.

Am Schluß der Sitzung [1]) erinnerte der Vorsitzende nämlich an die bisher noch unentschiedene Rückverwandlungsfrage. Neben dem österreichischen Delegierten Baron v. Macchio sprachen sich v. Hammarskjöld, Fromageot und im Widerspruch mit der früheren Stellung seiner Regierung auch Lord Reay für ein Verbot aus, während allein Tzudzuki die beschränkte Rückverwandlung verteidigte. In geschickter Weise wies er darauf hin, daß der Staat auch seine Kriegsschiffe aus der Liste streichen und ihnen damit den Charakter nehmen könne. Nur wenn man überhaupt ein Recht zur Umwandlung auf hoher See anerkenne, könne man den Vorschlag annehmen, aber selbst dann sehe er keinen Grund, weshalb man die Rückverwandlung nicht in heimischen Häfen gestatten wolle; man möge also Umwandlung wie Rückverwandlung auf heimische oder besetzte Häfen beschränken [2]).

Der enge Zusammenhang zwischen beiden Fragen ließ dem Vorsitzenden eine Abstimmung zwecklos erscheinen; damit wollte man aber nicht den „Mißbrauch wiederholter Um- und Rückverwandlungen decken, der dem Geist der Loyalität widerpricht, von dem das Abkommen vor allem erfüllt ist" [3]).

Die Erklärung über das — soweit es die Umwandlung auf hoher See betraf, nichtssagende — Ergebnis der Beratungen ist

---

Fusinato auf eine Anfrage van Karnebeeks jetzt ausdrücklich, Prot. III, S. 1005.

1) Prot. III, S. 1013. 2) Prot. III, S. 1014.

3) Bericht, S. 1095, vgl. oben S. 42, Nippold, Bd. 21, S. 16, Anm. 2.

aus dem Bericht an den Untersuchungsausschuß [1]) mit geringfügigen Aenderungen in das Abkommen übernommen und den Regeln vorangestellt worden:

Zunächst wird in der Einleitung zugegeben, „daß es im Hinblick auf die Einreihung von Schiffen der Handelsmarine in die Kriegsflotten zur Zeit des Krieges wünschenswert ist, die Bedingungen festzustellen, unter denen eine solche Maßregel vorgenommen werden kann." —

Dann aber heißt es weiter, daß „in Ermanglung einer Einigung der Vertragsmächte darüber, ob die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe auf hoher See stattfinden darf, die Frage wegen des Ortes der Umwandlung bestehenden Einverständnisses zufolge außer Betracht bleiben und durch die nachstehenden Regeln in keiner Weise berührt werden soll" [2]). —

4. Umwandlung und Rückverwandlung auf der Londoner Seerechtskonferenz.

Die Umwandlung auf hoher See und die Rückverwandlung sind also nach wie vor rechtlich zulässig. Der englische Angriff auf ersteren Grundsatz ist vorläufig abgewehrt worden; denn auch die Londoner Seerechtskonferenz, die vom 4. Dezember 1908 bis zum 26. Februar 1909 tagte, hat den alten Rechtszustand nicht geändert, von der nicht erfolgten Ratifikation des Ergebnisses der Konferenz seitens der englischen Regierung ganz abgesehen [3]).

In dem Einladungsschreiben zur Konferenz vom 27. Februar 1908 hatte das britische Auswärtige Amt „unter den Fragen, deren Lösung die größte Bedeutung besäße", unter Ziffer 6 (f) auch die Frage der „Rechtmäßigkeit der Umwandlung eines Kauffahrteischiffs in ein Kriegsschiff auf hoher See" aufgeführt [4]). Die eingeladenen Regierungen [5]) nahmen ebenfalls auf englischen Vorschlag noch vor dem Zusammentreten der Konferenz in mehr oder minder ausführlichen Denkschriften zu den einzelnen Punkten des Arbeitsplanes Stellung, nur die Vereinigten Staaten verzichteten auf die Ausarbeitung einer besonderen Denkschrift und verwiesen auf die Bestimmungen ihres „Seekriegsgesetzbuchs" (Naval war

1) Prot. III, S. 1094. 2) Vgl. Westlake II, S. 30.

3) Die Naval Prize Bill wurde November 1911 vom Oberhaus bekanntlich abgelehnt.

4) Correspondence et Documents, S. 1.

5) Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Frankreich, Rußland, Italien, Japan, die Vereinigten Staaten, Spanien und die Niederlande.

code) [1]), das aber bezüglich der Umwandlung keine Vorschrift aufweist.

a) Die Denkschriften.

Die übrigen neun Mächte schieden sich bei der Umwandlungsfrage wieder in die drei Lager der Anhänger, Gegner und Vermittler.

Deutschland, Rußland und Frankreich betonten in knappen Sätzen die Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See. So stellte der deutsche „Entwurf eines Abkommens über Regeln des internationalen Seekriegsrechts" in Artikel I fest [2]): „Die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe, wie sie durch das diesbezügliche Haager Abkommen vom 18. Oktober 1907 vorgesehen worden ist, ist nur zulässig

1. innerhalb der Häfen, Reeden oder Küstengewässer der Kriegführenden,

2. auf hoher See.

Eine Rückverwandlung der in Abs. I bezeichneten Kriegsschiffe in Kauffahrteischiffe ist während der Dauer des Kriegs verboten".

Die russische Denkschrift [3]) berücksichtigte die Rückverwandlungsfrage überhaupt nicht, sondern betonte nur die Zulässigkeit der Umwandlung „im Verlaufe der Feindseligkeiten in den Küstengewässern des Kriegführenden und auf offenem Meere", in beiden Fällen unter Beobachtung der Regeln des Haager Abkommens, während Frankreich die Rechtsgrundlage der Frage hervorhob: „Da allen Staaten vollkommen gleichmäßig die volle Souveränität über die Schiffe ihrer Flagge auf hoher See zusteht, so haben sie folglich auch die uneingeschränkte Befugnis, diese allen den Maßnahmen der Mobilisierung zu unterwerfen, deren Anordnung sie für angezeigt halten" [4]).

Auf der Gegenseite trat diesmal neben England und Holland Spanien hervor, während Japan seinen Vorschlag von der II. Haager Konferenz [5]) mit dem Unterschied wiederholte, daß es die Rückverwandlung in demselben Umfang wie die Umwandlung zulassen und beide jetzt auch noch ausdrücklich auf die

1) Proceedings, S. 8. 2) Proceedings, S. 2; Schramm, S. 8.
3) Proceedings, S. 56, Ziffer VI; Schramm, S. 86.
4) Proceedings, S. 31 F.; Schramm, S. 44.
5) Prot. III, S. 1136, Anhang 6.

Häfen und Küstengewässer von Verbündeten ausdehnen wollte, also die Zulässigkeit der Umwandlung und Rückverwandlung in den heimischen, verbündeten sowie von Land- und Seestreitkräften besetzten feindlichen Häfen und Küstengewässern vorschlug [1]).

Die spanische Denkschrift [2]) ging von der rechtlichen Verschiedenheit zwischen Kriegs- und Kauffahrteischiff aus und behauptete kühn, „selbst wenn das Kauffahrteischiff die Kriegsflagge führe", beständen erhebliche rechtliche Unterschiede zwischen Kriegsschiff und Hilfskreuzer. „Die Verschiedenheit wird gekennzeichnet und begrenzt durch die Beziehungen der beiden Schiffsarten nicht nur zu der Staatsgewalt des eigenen Landes, sondern auch zu der Staatsgewalt, den Machtmitteln, den Privatpersonen und -gütern des Gegners und der neutralen Staaten."

Die spanische Regierung bewies damit, daß ihr die Bedeutung des Haager Abkommens über die Umwandlung noch nicht klar geworden war, und daß die unhaltbare — hier stets bekämpfte — Anschauung von einer völkerrechtlichen Mittel- und Sonderstellung der in Kriegsschiffe umgewandelten Kauffahrteischiffe noch nicht überwunden ist. Die Durchführung des Haager Abkommens, insbesondere die Führung von Flagge und Wimpel, verbunden mit der Eintragung in die Kriegsschiffsliste schließt aber für Dritte — entgegen einer weiteren Behauptung der spanischen Denkschrift — irrige Anschauungen oder auch nur Zweifel über den Charakter des Schiffs aus, und man wird regelmäßig wissen, welches Schiff „zur Ausübung der aus der Kriegshoheit des Staates sich ergebenden Rechte ermächtigt ist und welches diese Befugnisse nicht besitzt" [3]). Die weitere Behauptung, daß die — in dem Abkommen betreffend die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Falle eines Seekriegs — zusammengefaßten „Regeln, welche die Ausrüstung eines Kriegsschiffs oder einer kriegerischen Unternehmung in einem neutralen Hafen verbieten" [4]), durch die Zulässigkeit der Umwandlung auf offenem Meere verletzt würden, blieb gleichfalls unbewiesen. Zum Schluß wiederholte die Denkschrift dann jene Behauptung, die v. Hammarskjöld in den Verhandlungen der IV. Kommission für die Notwendigkeit einer Be-

1) Proceedings, S. 50.
2) Proceedings, S. 27 (F); Schramm, 37.
3) Proceedings a. a. O.
4) Proceedings a. a. O.

stallung des Befehlshabers vorgebracht hatte[1]) und die darum nicht richtiger wurde, weil man sie jetzt gegen die Zulässigkeit der Umwandlung auf offener See aufstellte:

„Der ganze Schiffsverkehr wird bestimmt und geregelt durch die Papiere, die in einem Hafen für ein Schiff ausgestellt werden und die für einen andern Hafen bestimmt sind. Wenn der Staat selbst die Wirksamkeit dieser Dokumente für seine Schiffe illusorisch macht, dann verlieren diese jede Bedeutung. Aus allen diesen Gründen muß die Umwandlung auf hoher See für nichtig erklärt werden."

Auch hier wieder der oben gerügte Mangel einer klaren Erkenntnis der Kriegsschiffseigenschaften, soweit sie vom Standpunkt des Völkerrechts wesentlich sind, und ein Rückfall in Anschauungen, die man nach den Errungenschaften der II. Haager Konferenz für überwunden hielt: Ein Kriegsschiff bedarf keiner Papiere, selbst die Bestallung des Befehlshabers bedarf nach dem Ergebnis unserer Untersuchung nicht der schriftlichen Form und deshalb sind die Papiere des umgewandelten Handelsschiffes rechtlich unnötig, entbehrlich, überflüssig!

Ohne weitere Begründung verlangte die niederländische Regierung in Fortbildung ihres Haager Vorschlags[2]), der die Umwandlung nur in heimischen Häfen zulassen wollte, die Beschränkung der Zulässigkeit der Umwandlung auf das Gebiet oder die Küstengewässer des umwandelnden Staates und in Uebereinstimmung mit ihrer Stellungnahme in den Kommissionsverhandlungen ein strenges Rückverwandlungsverbot.

In sehr ausführlicher und nicht ungeschickter Weise behandelte die englische Denkschrift die Frage. Die Einleitung bewies, daß die britische Diplomatie sich von dem schroffen Standpunkt der einfachen Ableugnung des Rechts nach dem Grundsatz „fortiter in re, suaviter in modo" zu etwas verbindlicheren Anschauungen bekehrt hatte, indem sie jetzt anerkannte[3]): „In dieser Frage besteht keine allgemeine, in der Vergangenheit übereinstimmend befolgte internationale Praxis, aus welcher bestimmte Grundsätze als geltende Regeln des Völkerrechts abgeleitet und in Sätze gefaßt werden könnten. Soweit sich übersehen läßt, kann in dieser Richtung nicht auf Vorgänge Bezug genommen werden."

1) Prot. III, S. 1009, s. vorher S. 59.
2) Prot. III, S. 1036, Anhang 5 No. 4.
3) Proceedings, S. 39, Schramm, S. 59.

Von der tatsächlich auf hoher See erfolgten Umwandlung der russischen Hilfskreuzer „Smolensk“ und „Petersburg“ schien die englische Regierung noch keine Kenntnis genommen zu haben, und selbst dann würde der Mangel praktischer Erfahrungen noch nicht zu einer solchen Unterschätzung einer wohlbegründeten Rechtsanschauung berechtigen, wie sie in der angeführten Stelle zutage tritt. Die der einleitenden Bemerkung folgenden Rechtsausführungen gaben in etwas geschickterer Fassung die Gründe wieder, deren Vorbringen dem britischen Vertreter in der IV. Kommission den vernichtenden Widerspruch seiner Gegner und den matten Beifall seiner Anhänger eingetragen hatte. Der Gedankengang ähnelte dabei dem der spanischen Denkschrift, ohne sich aber so offenbare Blößen zu geben, wie diese es tat.

Die englische Denkschrift ging von dem „Rechtsstandpunkt der Neutralen“ aus, der es verbiete, „überhaupt Zweifel darüber aufkommen zu lassen, welchen Schiffen die Ausübung des Durchsuchungsrechts zustehe“. „Die maßgebende Norm für die Entscheidung dieser Frage ist aus den die Beziehungen zwischen den Kriegführenden und Neutralen regelnden Grundsätzen abzuleiten und dahin zu fassen, daß die Ausübung des Durchsuchungs- und Aufbringungsrechts gegenüber neutralen Kauffahrteischiffen ausschließlich denjenigen Schiffen zusteht, die tatsächlich zu den Kriegsschiffen der Kampfflotte des Kriegführenden, dessen Flagge sie führen, gehören und als solche bekannt sind“ [1]).

Man sollte annehmen, daß die englische Regierung nach diesen Voraussetzungen in ausgedehnten Bekanntmachungsmaßregeln oder in einem Verbot des Anlaufens neutraler Häfen zur Vorbereitung der Umwandlung ein geeignetes Gegengewicht gegen die angeblichen Nachteile einer Umwandlung auf offenem Meer vorschlagen würde. Nichts davon. Vielmehr fährt die Denkschrift fort:

„Es würde eine schwerwiegende Ausdehnung dieser Befugnis darstellen, wenn man die Ausübung dieser Rechte auch solchen Schiffen gestatten wollte, die von den Neutralen für friedliche Kauffahrteischiffe gehalten werden und die sich plötzlich und ohne Ankündigung vielleicht in unmittelbarer Nähe der anzuhaltenden und zu durchsuchenden Schiffe in Kriegsschiffe umwandeln würden. Jede weitere Einschränkung der Sicherheit des friedlichen Handelsverkehrs oder der Freiheit der neutralen Schiff-

1) Proceedings a. a. O.; Schramm a. a. O.

fahrt befindet sich im Widerspruch mit dem allgemeinen Interesse der Völker, zumal wenn die Ausübung der Kriegsgewalt gegen die Neutralen in der vorerwähnten Weise fast unvermeidlich zu Reibungen führen und die Gefahr in sich schließen würde, andere Völker in den Krieg hineinzuziehen. Die den Kriegführenden gegenüber den Neutralen eingeräumten, ein wenig willkürlichen Gerechtsame dürfen nicht durch die feierliche Anerkennung von Maßregeln erweitert werden, die trotz der möglicherweise hierfür vorzubringenden Gründe vollständig neu wären und auf keinen bestehenden Völkerrechtsgrundsatz gestützt werden könnten. Folgerichtig (!) hält es die Regierung Sr. Majestät im Hinblick auf die Neutralen für sehr wichtig, daß Kampfeinheiten eines Kriegführenden nur innerhalb der Hoheitsgrenzen dieses Staates geschaffen werden können“ [1]).

Man darf hier noch eine weitere Folgerung ziehen: Da nur der unerlaubte neutrale Handel die Ueberraschung durch die auf offenem Meere umgewandelten Kreuzer zu fürchten braucht, so hat England folgerichtig diesen verbotenen Handel als unentbehrliche Betätigung des englischen Volks zu verteidigen gesucht!!

Zum Schluß der Ausführungen konnte sich die Denkschrift nicht enthalten, auf einige Fälle hinzuweisen, die angeblich mit der Frage in Zusammenhang stehen sollten; Fälle, in denen ein Wiederaufleben der Eigentumsrechte an einem vom Feinde zurückgewonnenen Schiff (reprise) von englischen Prisengerichten verneint worden war, falls das Schiff als Kriegsschiff aufgetreten war. Inwiefern diese Frage mit Unzulässigkeit der Umwandlung auf offenem Meer zusammenhing, ließ man erklärlicherweise unaufgeklärt; denn die Denkschrift kam selbst zu dem Ergebnis, daß „die Fälle wenige oder gar keine Berührungspunkte mit der allgemeinen Frage hätten“ [2]). Es handelte sich auch hier wohl wieder um einen der — schon von der II. Haager Konferenz her genugsam bekannten — Versuche, die Lösung der Frage zu erleichtern, die dann wie die berühmte „Kriegsschiffsdefinition“ zu einer allgemeinen Verwirrung führten.

Die Anschauungen der Mittelpartei, die trotz grundsätzlicher Anerkennung die Umwandlung auf hoher See durch bestimmte Maßregeln beschränken wollte, fanden in der eingehenden

1) Proceedings, S. 39, 40; Schramm S. 59, 60.
2) Proceedings, S. 40; Schramm, S. 60.

Abhandlung der österreichischen Denkschrift[1]) einen sehr bemerkenswerten, in mancher Beziehung neuen und eigenartigen Ausdruck, während die Denkschrift Italiens[2]) den Antrag der II. Haager Konferenz[3]) wiederholte und dazu bemerkte, daß die Frage im italienischen Recht nicht geregelt sei.

Nach einer Einleitung, die trotz sehr weitgehenden Entgegenkommens gegenüber den Forderungen der Gegenseite die grundsätzliche Umwandlungsfreiheit noch anerkennt, fährt die österreichische Denkschrift fort[4]):

„Nach der Wortfassung der Frage in dem Arbeitsplan („on the high seas") ist jetzt in einem wichtigen Punkte eine Ergänzung der im Haag 1907 geschlossenen Uebereinkunft über die Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe notwendig. Und wie sich aus den Verhandlungen dieser Konferenz ergibt, liegt der Schwerpunkt nicht in der Aufstellung einer Bestimmung des „Kriegsschiffs"begriffs, sondern vielmehr in der Begrenzung der Bedingungen, die von den umgewandelten Schiffen erfüllt sein müssen, um das Prisenrecht gegenüber den Neutralen ausüben zu können. Um dieser Aufgabe in wirksamer Weise gerecht zu werden, müssen diese Schiffe eine nicht unerhebliche Bewaffnung und eine Schnelligkeit besitzen, welche der Durchschnittsgeschwindigkeit der Kauffahrteischiffe überlegen ist. Würden diese zwei in der Natur der Sache begründeten Bedingungen angenommen werden, so würde hierdurch den Neutralen eine wertvolle Gewähr ohne Beeinträchtigung der berechtigten Belange der Kriegführenden geboten.

Der Artikel 6 der erwähnten Uebereinkunft endlich könnte als unzulänglich erscheinen. Wenn der Kriegführende nur verpflichtet sein soll, das umgewandelte Schiff in die Liste seiner Kriegsschiffe einzutragen, dann erhalten die Neutralen keine Kenntnis von der Umwandlung; und letzteres ist gerade die Hauptsache. Um dies zu erreichen, wäre eine Bekanntgabe erforderlich. Auch die Rückverwandlung müßte bekanntgegeben werden, welche im Falle allgemeiner Zulässigkeit nur in heimischen Häfen vorgenommen werden dürfte.

Die Umwandlung wäre demnach, gleichgültig ob sie in hei-

1) Proceedings, S. 22, 23; Schramm, S. 29, 30.
2) Proceedings, S. 45; Schramm, S. 69.
3) Prot. III. S. 1136, Anhang 4, Abs. 2.
4) Proceedings a. a. O., Schramm a. a. O.

mischen Gewässern, in den von einem Kriegführenden besetzten Küstengewässern oder auf hoher See vor sich geht, an folgende Voraussetzungen zu knüpfen.

1. Eine Mindestzahl von Geschützen eines bestimmten Kalibers;
2. ein Mindestmaß von Geschwindigkeit;
3. sofortige Bekanntgabe mit Bezeichnung des Ortes, an dem die Umwandlung oder Rückverwandlung stattgefunden hat;
4. vollständige Entwaffnung im Falle der Rückverwandlung;
5. Aufschluß über die Punkte 1, 2 und 4 in der Bekanntgabe;
6. Verantwortlichkeit des Staates für alle Schäden, welche dritten Staaten oder deren Angehörigen aus einer Zuwiderhandlung gegen die angeführten Bestimmungen entstehen."

Ein Teil dieser Forderungen wurde nachher in den Verhandlungen selbst von der österreichischen Vertretung nicht mehr vorgebracht und zwar ganz mit Recht. Die beiden ersten Erfordernisse stellen eine vom militärischen Standpunkte aus unzulässige Beschränkung der Umwandlung dar, die darauf hinauslaufen würde, einer ganz bestimmten und erklärlicherweise sehr begrenzten Anzahl von schnellen, im Kriegsfalle stark bewaffneten Dampfern ein Vorrecht einzuräumen und die möglichst umfassende Eingliederung von Schiffen der Handelsflotte zu unterbinden. Eine völkerrechtliche Feststellung von Geschützmindestzahl, Kaliber und Mindestgeschwindigkeit würde überdies tatsächlich einer großen Zahl von Staaten die Möglichkeit abschneiden, ihre Kauffahrteischiffe in Kriegsschiffe umzuwandeln; andrerseits würde eine in das Belieben des einzelnen Staates gestellte Festsetzung der Bedingungen die ganze Vorschrift überflüssig machen. Endlich würde sich die Bekanntmachung auch o h n e die — wiederum vom militärischen Gesichtspunkt zu verwerfende — Angabe des Umwandlungsortes, erübrigen, da die in Frage kommenden Schiffe dem Gegner schon im Frieden sämtlich bekannt sind (über Geschwindigkeit und Tonnengehalt, letzteres die Voraussetzung für Anzahl und Kaliber der Geschütze, geben die in allen Staaten vorhandenen amtlichen oder nicht amtlichen Veröffentlichungen Auskunft) und auf ihren gewöhnlichen Fahrstraßen abgefangen oder in ihren gewöhnlichen Landungsplätzen abgeschnitten werden können.

Somit bleiben als möglicherweise zu verwirklichende Forderungen nur das Rückverwandlungsverbot oder richtiger die Vorschriften zur B e k a n n t g a b e i m F a l l e d e r R ü c k v e r w a n d l u n g und zur E n t w a f f n u n g und die E n t s c h ä-

digungspflicht im Falle der Zuwiderhandlung.

b) Die Verhandlungen der Kommission.

Wie im Haag 1907 so lag auch in London der Schwerpunkt der Verhandlungen in der Kommission und im Ausschuß, nicht in den feierlichen Vollversammlungen der Konferenzen.

Die IV. Plenarsitzung der Konferenz vom 11. Dezember 1908, die sich zeitlich zuerst mit der Frage beschäftigte, „beschränkte sich auf einige allgemeine Erörterungen, ohne in eine Prüfung der Frage selbst einzutreten“ [1]).

Nachdem der Vorsitzende Lord Desart (England) auf das Fehlen eines gemeinsamen Grundsatzes und den Verzicht auf die Aufstellung eines Leitsatzes [2]) hingewiesen hatte, beantragte Baron Taube (Rußland), unterstützt von Kriege (Deutschland) und Dumba (Oesterreich-Ungarn), die Ueberweisung der Frage zur eingehenderen Erörterung an die Kommission und bemerkte dazu noch ausdrücklich: „Ich brauche nicht hinzuzufügen, daß wir die über diesen Gegenstand in der russischen Denkschrift niedergelegten Anschauungen vertreten“ [3]).

Da bei dieser Entschiedenheit Rußlands für den weitgehenden Vorschlag Oesterreichs überhaupt keine Aussicht auf Annahme bestand, beeilte sich Dumba schon jetzt einen — „nicht formellen“ [4]) — Vermittlungsvorschlag zu stellen, der die Bedingungen der Denkschrift bis auf zwei wesentliche Bestimmungen fallen ließ [5]):

1. die Notwendigkeit der Bekanntgabe über die Umwandlung an die neutralen Mächte;

1) Schramm, S. 261, Proceedings, S. 166.

2) Zur Vorbereitung der Konferenz hatte die britische Regierung die in den Denkschriften enthaltenen Ausführungen sonst nach gewissen Leitsätzen geordnet, bei der unter F angeführten „Umwandlung von Kauffahrteischiffen“ begnügte man sich mit folgender Feststellung: „Die Stellungnahme der Denkschriften in der Frage der Umwandlung von Kauffahrteischiffen in Kriegsschiffe auf hoher See läßt erkennen, daß die verhältnismäßig neue Frage bisher von den einzelnen Regierungen jeweils nach ihren eigenen Anschauungen gelöst wurde, und daß zurzeit ein allgemein anerkannter Grundsatz hierüber nicht besteht. Es wird Sache der Konferenz sein, zu prüfen, auf welche Weise am besten die auf diesem Rechtsgebiete herrschende Ungleichheit beseitigt werden kann“. Proceedings, S. 111, Schramm, S. 106.

3) Proceedings, S. 166.

4) Bernsten, S. 72, Anm. 3) von S. 71.

5) Proceedings a. a. O., Schramm, S. 261.

2. das Verbot der Rückverwandlung.

Die Kommission beschäftigte sich darauf in der 5. Sitzung vom 15. Januar 1909 in sehr gründlicher Weise mit der Frage. Die Darlegungen der einzelnen Vertreter spiegelten, wie nicht anders zu erwarten war, den Inhalt der Denkschriften wieder, doch kam häufig eine geradezu persönliche Färbung in ihren Ausführungen zum Ausdruck, die zusammen mit der gedrängteren Behandlung des Stoffs und dem schärferen Herausarbeiten und Hervorheben der Gründe für und gegen den Gegenstand trotz seiner ziemlich erschöpfenden Behandlung im Haag neue Seiten abzugewinnen vermochte. Vielleicht spricht hier der Umstand mit, daß die Gegner diesmal mit klarerer Erkenntnis und besserer sachlicher Vorbereitung als im Haag in die Verhandlungen eintraten.

Zunächst betonte Baron Taube [1]) (Rußland) die übereinstimmende Haltung der russischen, deutschen und französischen Regierung und hob dann hervor: „Rußland möchte die ganz besondere Aufmerksamkeit der Konferenz auf die Tatsache lenken, daß, wenn diese Anschauung der drei Mächte, wie es den Anschein gewinnt, auf der Konferenz in der Minderheit bleiben sollte, dennoch dieser von der Minderheit vertretene Grundsatz durch eine bessere logische und rechtliche Begründung gestützt erscheint, als der der Mehrheit. Es ist gänzlich ausgeschlossen, durch stichhaltige Rechtsgründe beweisen zu wollen, warum ein souveräner Staat, der unbestritten über seine Schiffe auf hoher See seine vollen Hoheitsrechte in dem Umfange beibehält, die er in seinem eigenen Gebiete besitzt, der Fähigkeit beraubt sein soll, sie vorkommendenfalls in Kriegsschiffe umzuwandeln. Wenn es — um bei einem von Oberst Ovtchinnikow auf der Haager Konferenz 1907 [2]) gebrauchten Beispiele zu bleiben — niemandem befremdlich erscheint, daß ein feindliches Kauffahrteischiff, das nach seiner Aufbringung als Prise unter der Flagge des Nehmers geführt wird, sich in ein Kriegsschiff umwandelt, warum sollte a fortiori zugunsten des Kriegführenden hinsichtlich seiner eigenen Kauffahrteischiffe nicht das gleiche Recht der Umwandlung zugelassen sein?“

Wenn Baron Taube auch nicht bestritt, „daß hier sehr gewichtige Interessen der Neutralen auf dem Spiele ständen und vorzugsweise die Befürchtung möglicher Mißbräuche den Einspruch

1) Proceedings, S. 189, 263, Anhang 78; Schramm, S. 262.

2) Prot. III, S. 822, vgl. oben S. 81.

hervorrufe", so konnte er sich andrerseits doch mit Recht auf die im Haag zur Annahme gelangten Rechtssätze berufen, „die eine Gewähr sowohl für die Publizität der Umwandlung wie für die restlose Unterstellung der Schiffe unter die Militärgewalt bieten" [1]). Auf deutscher Seite vertrat wiederum KRIEGE, schon im Haag 1907 der unermüdliche Vorkämpfer für die Zulässigkeit der Umwandlung auf offenem Meere den „Grundsatz des Rechts und der Logik" [2]), während man sich französischerseits trotz Verteidigung der Umwandlungsfreiheit in der Denkschrift und trotzdem man wieder durch einen Mann von so allgemein anerkannter Bedeutung wie RENAULT vertreten war, auffallend zurückhielt. Wahrscheinlich ist hier ein Stück der hervorragenden seerechtlichen Ueberlieferung Frankreichs der Entente cordiale mit England zum Opfer gebracht worden.

KRIEGE [3]) schloß sich dem russischen Standpunkt vorbehaltlos an und bemerkte dann weiter: „Nach eingehender und wiederholter Prüfung der Frage sind wir nach wie vor davon überzeugt, daß die Umwandlung auf hoher See durch das jetzige Recht nicht verboten ist, und daß es keine Gründe gibt, die ein solches Verbot für die Zukunft rechtfertigen könnten. Auch die Durchsicht der Denkschriften hat keinen Anhaltspunkt ergeben, der diese unsere Anschauung erschüttern könnte."

KRIEGE wandte sich dann entschieden gegen die englischen Scheingründe und führte den Nachweis, wie ungerechtfertigt oder richtiger heuchlerisch das Jammergeschrei über die angebliche Beeinträchtigung des neutralen Handels ist: „Die englische Denkschrift hebt allerdings die Gefahren hervor, welche für den neutralen Handel damit verbunden sein sollen, wenn die Ausübung des Rechts der Durchsuchung mit Hilfe solcher Schiffe gestattet würde, die von den Neutralen für friedliche Kauffahrteischiffe gehalten und plötzlich, ohne Ankündigung vielleicht in unmittelbarer Nähe der anzuhaltenden und zu durchsuchenden Schiffe in Kriegsschiffe verwandelt werden. Es ist jedoch keineswegs ersichtlich, warum in der Umwandlung auf hoher See eine neue Beschränkung des Handels und der Freiheit der Schiffahrt zu erblicken sein soll. Die auf hoher See umgewandelten Schiffe können keine anderen Rechte ausüben und den Handel nicht anders

1) PROCEEDINGS, S. 263, 264 Anhang 78; SCHRAMM a. a. O.
2) Prot. III, S. 930.
3) PROCEEDINGS, S. 189, 264, Anhang 79; SCHRAMM, S. 263.

beschränken, als die in heimischen Häfen umgewandelten Schiffe oder wie die Kriegsschiffe; der Umstand, daß ihre militärische Eigenschaft nicht im voraus bekannt ist, oder daß diese Eigenschaft erst in nächster Nähe eines neutralen Schiffs angenommen wird, bedingt in keiner Weise eine Verschlechterung der Lage der legitimen und friedlichen Schiffahrt. Mit der Vermehrung der Zahl der Kriegsschiffe wird allerdings der Kriegführende eher in der Lage sein, den Konterbandehandel zu überwachen und zu unterdrücken und unzweifelhaft werden diejenigen Schiffe, welche diesen unerlaubten Handel treiben, hierunter zu leiden haben. Der friedliche Handel jedoch hat lediglich die Belange, welche durch das Haager Abkommen über die Umwandlung bereits geschützt sind. Der Ort, an dem die Umwandlung vorgenommen wird, ist gänzlich bedeutungslos, nachdem die Ernstlichkeit[1]) und Wirklichkeit der Umwandlung gewährleistet, das umgewandelte Schiff zur Beachtung der Kriegsgesetze und -gebräuche verpflichtet und seine Besatzung der militärischen Disziplin unterworfen ist."

In Erwiderung auf die überzeugenden Ausführungen des deutschen Vertreters gestaltete dann Lord DESART[2]) (England) in eingehenderer Rede die Gedanken der englischen Denkschrift weiter aus. Von der bekannten Stellungnahme der britischen Regierung ausgehend, hob er zunächst hervor:

„Ein allgemein anerkannter Völkerrechtssatz besteht in dieser Frage weder zugunsten der Ansicht der englischen Regierung noch zugunsten jener Mächte, die die Umwandlung auf hoher See als erlaubt ansehen. Da aber die Zulässigkeit der Umwandlung eines Kauffahrteischiffs eines Kriegführenden auf hoher See durch eine bestehende Völkerrechtsnorm nicht anerkannt ist, so (?) steht die hierfür sich aussprechende Ansicht in Widerspruch mit den Rechten der Neutralen und mit den Grundsätzen der internationalen Courtoisie (! !)."

Dieser Trugschluß ist und bleibt trotz der glänzenden Widerlegung durch KRIEGE die Grundlage der englischen Stellung, und man muß zugeben, daß Lord DESART jedes auch nur entfernt zur

---

1) Loyauté.

2) PROCEEDINGS, S. 189, S. 264—266, Anhang 80; SCHRAMM, S. 263—267.

Verteidigung dieses Turmes geeignete Rüstzeug zusammengetragen und verwertet hat.

Im weiteren Verlauf seiner Ausführungen knüpfte Lord Desart an die unheilvollen Wirkungen der Kaperei an und behauptete, die zeitliche und örtliche Umwandlungsfreiheit werde für den neutralen Handel noch viel schädlichere Folgen nach sich ziehen als die Kaperei, trotzdem die Umwandlung an sich von jener verschieden sei [1]). „Zur Zeit der Kaperei waren sich neutrale Kauffahrteischiffe wenigstens der Gefahren bewußt, denen sie dadurch ausgesetzt waren, daß sie sowohl durch Kaper wie durch Kriegsschiffe durchsucht und aufgebracht werden konnten; wenn aber Kauffahrteischiffe in der fraglichen Art umgewandelt werden können, dann sind die neutralen Schiffe der Anhaltung, Durchsuchung und möglicherweise der Aufbringung durch solche Schiffe ausgesetzt, die sie nur als friedliche, unter Umständen auf regelmäßigen Linien verkehrende Kauffahrteischiffe kennen. Die Schiffe wären nicht verpflichtet, sich früher als Kriegsschiffe zu erkennen zu geben, als bis das neutrale Schiff auf ihren Anruf freiwillig angehalten hat. Es wäre sogar der Fall denkbar, daß derartige Schiffe so lange gemeinschaftlich mit andern Kauffahrteischiffen zusammenfahren, bis sie den Zeitpunkt für günstig halten, sich in Kriegsschiffe umzuwandeln und von dem Rechte der Durchsuchung und Aufbringung Gebrauch zu machen. Solche Schiffe könnten sich in neutralen Häfen der ganzen Welt aufhalten und wären dadurch in die Lage gesetzt, dort die Abreise neutraler Schiffe auszukundschaften, von denen sie vermuteten, daß sie Konterbande an Bord haben, diese aus dem Hafen hinausgeleiten oder ihnen

1) Cohen (S. 53) weist diese Gleichstellung von Hilfskreuzern und Kapern entschieden zurück, nachdem er vorher (S. 52) die Behandlung der Frage der Umwandlung und Rückverwandlung auf hoher See in der Diskussion als „von der größten Uebertreibung und falschen Darstellung“ zeugend, gekennzeichnet hat: „Diese Behauptung“ (daß die Zulässigkeit der Umwandlung und Rückverwandlung auf hoher See eine Wiedereinführung der Kaperei bedeute) „ist gänzlich unbegründet und fast absurd, um so mehr als das Abkommen der Haager Konferenz die nachdrücklichsten Vorschriften für umgewandelte Kauffahrteischiffe enthält . . . .“

Nach Wiedergabe der Regeln des Haager Abkommens fragt Cohen (S. 55) dann, ob demgemäß umgewandelte Schiffe „irgend etwas mit Kapern zu tun“ hätten und bemerkt ironisch, daß im Bejahungsfall die britische Regierung selbst mit der P & O (Peninsular and Oriental Navigation Company) und anderen Gesellschaften Verträge zum Bau und zur Ausrüstung von „Kapern“ abgeschlossen habe.

unmittelbar zu folgen, sich hierauf sofort nach der Abfahrt in Kriegsschiffe umzuwandeln und von ihren Kriegsrechten Gebrauch zu machen. Ferner: Obgleich ein solches Schiff nach Lage der Verhältnisse in seiner Eigenschaft als Handelsschiff nicht in der Lage wäre, seinen Heimathafen zu erreichen, ohne sich der drohenden Gefahr der Wegnahme durch einen Kriegführenden auszusetzen, so wäre es ihm doch auf alle Fälle möglich, auf irgend eine Handelsstraße zu gelangen, wo es von seinen Kriegsrechten in der Weise Gebrauch machen könnte, daß es jeweils solange als Kauffahrteischiff zwischen neutralen Häfen verkehrt, bis es den geeigneten Augenblick für die Aufnahme seiner Kriegsunternehmungen gekommen glaubt. Es könnte unter der Handelsflagge beliebig lange sich in irgend einem neutralen Hafen aufhalten, seine Ausrüstung und Kohlenvorräte ohne Beschränkung ergänzen, sich der Wegnahme dadurch entziehen, daß es in einen neutralen Hafen flüchtet und dort solange bleibt, bis die Gefahr vorüber ist; obwohl seine Fahrt zu dem Zwecke unternommen wurde, als Kriegsschiff aufzutreten und zu handeln, würde es doch keiner der durch das Abkommen über die Behandlung von Kriegsschiffen in neutralen Häfen geltenden Regeln unterliegen, d. h. es würde tatsächlich die neutralen Häfen als Stützpunkt für seine Kriegsfahrten benutzen."

Diesen möglicherweise eintretenden Belästigungen der neutralen Schiffahrt würde durch ein klares und strenges Verbot der Rückverwandlung, das dem umgewandelten Schiff die Stetigkeit seiner Kriegsschiffseigenschaften verbürgen würde, viel wirksamer vorgebeugt werden, als durch ein Verbot der Umwandlung auf offenem Meer. Es lag aber noch aus einem andern Grunde im Interesse der englischen Politik, die Konferenz von der naturgemäßen Lösung der Frage abzudrängen, denn das Schreckbild der angeblich durch die Umwandlung auf hoher See gestörten neutralen Belange gewährte der englischen Regierung die billige Gelegenheit, schon jetzt einen scharfen Druck auf die schwächeren Seemächte auszuüben und sich die Ueberwachung des feindlichen Seehandels auch im neutralen Gebiet vorzubehalten. Die an mehreren Stellen der Desartschen Rede vorkommenden Warnungen, ja Drohungen lassen erkennen, daß England sich im Kriegsfall nicht mit diplomatischen Noten begnügen, sondern Gewalt anwenden wird — natürlich nur schwachen Seemächten gegenüber:

„Neutrale Mächte würden sicherlich gegen die Wegnahme

ihrer Schiffe durch derartige Kriegsschiffe Einspruch erheben; auf diese Weise würde also die ernste Gefahr der Ausdehnung des Kriegsschauplatzes heraufbeschworen werden, eine Gefahr, welche die beiden Friedenskonferenzen wie die gegenwärtige Konferenz ausdrücklich zu beseitigen bestrebt sind. Ein solches Verfahren würde ferner die Lage solcher neutraler Staaten von geringer Macht erheblich schwieriger und delikater (plus dégré: wörtlich abgetakelter) gestalten, die in ihren Häfen Schiffe dieser Art beherbergt haben. Während der eine der Kriegführenden für seine Schiffe verlangen würde, daß sie bis zum Augenblick ihrer Umwandlung als Kauffahrteischiffe behandelt werden, würde der andere nicht verfehlen, an die Neutralen das Ansuchen zu richten, diesen Schiffen das Recht zur Benutzung neutraler Häfen zu dem fraglichen Zwecke zu verweigern, mag nun der Neutrale dem Verlangen der einen oder der andern Macht nachkommen, er wird stets Gefahr laufen, in einen Krieg mit einer von beiden verwickelt zu werden“ [1]).

Demgegenüber sei hier festgestellt: Kauffahrteischiffe des Kriegführenden behalten, auch wenn sie durch Tonnengehalt, Bauart, Geschwindigkeit und Kohlenfassungsvermögen die Voraussetzung zu einer möglichen Umwandlung in sich tragen, ihre Eigenschaft bis zur Umwandlung, die nach außen in der Flaggenhissung bezw. Eintragung, nach innen in dem Befehl oder Auftrag, der Order oder Bestallung hervortritt, auf Grund deren der Befehlshaber die Kommandogewalt über-

1) An späterer Stelle (Proceedings, S. 266, Schramm, S. 266) führte Lord Desart noch aus: „Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß neutrale Staaten nicht berechtigt wären, in den Häfen, in welchen Schiffe dieser Art Schutz suchen, ohne Einschränkung solchen möglichen Kriegsschiffen die volle Gastfreundschaft wie den wirklichen Kauffahrteischiffen des Kriegführenden zu gewähren; das Maß der aufzuerlegenden Beschränkungen würde allerdings je nach den Umständen verschieden sein. Beabsichtigt der kriegführende Staat nicht, von der Möglichkeit der Umwandlung für irgend ein Schiff Gebrauch zu machen, so könnte er mit Recht in den von einem Neutralen auferlegten Beschränkungen, in der Ausrüstung mit Kohlen, Dauer des Aufenthalts usw. eine ungerechtfertigte und selbst feindliche Handlung erblicken. Wird dagegen von derartigen Einschränkungen überhaupt abgesehen, dann wäre die große Gefahr vorhanden, daß die Gastfreundschaft des Neutralen mißbräuchlich ausgenützt würde. Eine befriedigende Lösung dieser Schwierigkeiten ist schwer zu finden.“

nimmt und die Besatzung in Dienst und Pflicht nimmt. Die Ausweisung eines derartigen „möglichen Kriegsschiffs“ seitens des neutralen Staates müßte als eine schwere Verletzung nicht nur der internationalen Courtoisie und Gastfreundschaft, sondern als ein den Gegner begünstigender Rechtsbruch, als Neutralitätsverletzung aufgefaßt werden.

Anerkennenswerterweise beschränkte sich Lord Desart nicht auf die kategorische Verneinung Lord Reays, an welcher jeder Vermittlungsvorschlag scheitern mußte, vielmehr ging er ausführlich auf den Kern der Ortsfrage ein, welche Maßregeln nämlich im Falle der grundsätzlichen Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See erschöpfend und annehmbar erscheinen.

Lord Desart machte zunächst den Vorschlag [1]), die Vornahme der Umwandlung zu verhindern, bevor nicht eine entsprechend lange Frist von dem Zeitpunkt des Auslaufens aus dem letzten neutralen Hafen verstrichen sei. Da er sich selbst von dieser Sicherheitsmaßregel — die im Erfolg bedeuten würde, daß jedes zur Umwandlung geeignete Kauffahrteischiff in der Zwischenzeit, der entsprechend langen Frist, während der es zur Untätigkeit verdammt wäre, von einem gegnerischen Kreuzer aufgebracht oder zum Anlaufen eines neutralen Hafens gezwungen und blockiert würde — nur eine unbedeutende Minderung der Unzuträglichkeiten versprach, erörterte er die Maßnahmen, die „einen hinreichenden Schutz gegen die dem neutralen Handel drohenden Ueberraschungen, ja Fallstricke gewähren würden“.

Als dieses Allheilmittel erschien ihm die Bekanntgabe, aber eine solche sehr weitgehender Art: „Soll sie Wert besitzen, so müßte sie öffentlich erfolgen und den neutralen Mächten mittels einer Notifikation oder in anderer Weise vor Beginn des Krieges zur Kenntnis gebracht werden; derartige Kriegsschiffe wären in die Liste der Kriegsmarine des Kriegführenden aufzunehmen“ (wie es übrigens schon jetzt in Art. VI des Abkommens nach erfolgter Umwandlung zur Pflicht gemacht wird). „Eine nach vollzogener Umwandlung erfolgende Bekanntgabe hätte für die Neutralen nur eine relative und wahrscheinlich sehr geringfügige Bedeutung, weil sie die auf See befindlichen Schiffe nicht erreichen und auch solchen Schiffen unbekannt bleiben würden, die sich in Häfen ohne telegraphische Verbindung aufhalten.“

Der Vorschlag enthielt nichts Neues. Schon auf der II. Haager

1) Proceedings, S. 265; Schramm, S. 266 unten.

Konferenz hatte die niederländische Regierung[1]) beantragt, jeder Staat solle bei Kriegsausbruch die Schiffe namentlich bezeichnen, die er umwandeln wolle; dieser auch von LAMMASCH[2]) in Verbindung mit der Rückverwandlung behandelte Vorschlag scheiterte an seiner militärischen und praktischen Undurchführbarkeit: Der Umfang der Kriegsoperationen kann zu weitgehender Eingliederung und zu Ankäufen von neutraler Seite zwingen, die sich von vornherein nicht übersehen lassen; eine Beschränkung der Vorschrift aber auf diejenigen Kauffahrteischiffe, die auf offenem Meere umgewandelt werden, wird schon aus demselben Grunde undurchführbar sein, ganz abgesehen davon, daß die tiefeinschneidenden Bestimmungen des Abkommens sie überflüssig machen, und daß man ein rechtliches Unterscheidungsmerkmal für die zur Umwandlung geeigneten und nicht geeigneten, in den heimischen Häfen gebliebenen und auf hoher See befindlichen Kauffahrteischiffe kaum finden kann.

Unter Ablehnung der — weitergehenden — Vorschläge der österreichischen Delegation kam Lord DESART zu dem Ergebnis, daß die Notifikation die einzig praktische und brauchbare Bekanntgabe enthalte; aber selbst bei Annahme dieser Forderung sah der englische Diplomat sich nicht in der Lage, „ohne weitere Instruktionen" eine endgültige Erklärung abzugeben, ja er hob sogar hervor, daß die englische Regierung eine Aenderung ihrer Ansicht doch nur dann vornehmen könne, wenn die Umwandlung nur in den Häfen oder Küstengewässern des Kriegführenden oder seiner Verbündeten zugelassen werde, sie sei aber zum Beweise ihres Entgegenkommens bereit, jedem Vorschlag Rechnung zu tragen, der den neutralen Handel gegen die vorerwähnten Gefahren zu schützen beabsichtige[3]).

Der langen Rede kurzer Sinn war die Aufrechterhaltung der alten englischen Forderungen mit sehr unbedeutenden Aenderungen. Die so überaus wichtige Rückverwandlungsfrage ließ DESART ganz unberührt und nur in einem Punkte — von allerdings weittragender Bedeutung — wies seine Behandlung der Frage einen Unterschied gegenüber den Auslassungen seiner Vorgänger auf der II. Haager Konferenz auf: Er hütete sich doch mit sophistischen Redensarten an der unbestreitbaren Souveränität jedes

1) Prot. III, S. 810.
2) Prot. III, S. 820, 821, vgl. vorher S. 84.
3) PROCEEDINGS, S. 266; SCHRAMM, S. 267.

Staates über die Kauffahrteischiffe seiner Flagge auch auf hoher See zu deuteln!

Nach dem Duell zwischen Anhängern und Gegner machten die Vertreter der Mittelpartei ihre Vermittlungsvorschläge, hier dem Anschein nach mit besseren Aussichten als im Haag; denn nach der Schlußerklärung Lord DESARTs erschien ein gewisses Entgegenkommen der englischen Regierung nicht ausgeschlossen, wenn sich diese Hoffnung im weiteren Verlauf auch nicht bestätigt hat.

FUSINATO (Italien) wiederholte den Haager Vorschlag Italiens[1]), „der der Freiheit der Kriegführenden wie auch den Interessen und der Neutralität der dritten Staaten, soweit möglich, in gleicher Weise gerecht werde", und brachte zu seinen Gunsten die alten Gründe vor; er sprach hier wieder[2]) von der „mala fides" der nach Kriegsausbruch aus heimischen Häfen auslaufenden und dann erst auf hoher See umgewandelten Schiffe und hielt es für notwendig — wohl zur Ausräumung der dem italienischen Vorschlag in dieser Hinsicht noch von der II. Haager Konferenz her entgegengebrachten Zweifel, — die Unverletzlichkeit der neutralen Gewässer zu betonen.

Die kurze Rede DUMBAS (Oesterreich-Ungarn)[3]) ließ erkennen, wie sehr die von England aufgebrachte Anschauung von der angeblichen Verletzung des neutralen Interesses durch die Umwandlung auf offenem Meer sich auch bei der Mittelpartei Eingang zu verschaffen gewußt hat, wenn auch Oesterreich das „unbestreitbare" Recht zur Umwandlung auf hoher See auf der Konferenz schärfer betonte als in der Denkschrift, in der die entschlossene Vertretung dieses Grundsatzes zu vermissen ist. Gegen die „belästigenden und gefährlichen Maßnahmen", die angeblich in der Umwandlung auf offenem Meer enthalten sein sollten, schlug DUMBA in förmlichem Antrage zwei Sicherungsmaßregeln vor, die sich aber auf alle umgewandelten Schiffe ohne Unterschied des Umwandlungsortes beziehen sollten:

1. das Rückverwandlungsverbot für die Kriegsdauer,
2. die zu angemessener Zeit vorzunehmende Bekanntgabe der Umwandlung.

Zu diesen Vermittlungsvorschlägen nahm nur Deutschland

---

1) PROCEEDINGS, S. 266, Anhang No. 81, SCHRAMM, S. 267.
2) Vrgl. Prot. III, S. 930.
3) PROCEEDINGS, S. 267, Anhang No. 82, SCHRAMM, S. 268.

sofort Stellung. KRIEGE[1]) lehnte dabei trotz grundsätzlicher Anerkennung des Zieles die italienische Vorlage ab, indem er ausführte: „Der italienische Vorschlag ist von dem anerkennenswerten Bestreben geleitet, einen Mittelweg zu finden; es ist jedoch fraglich, ob hierbei nicht eine Unterschätzung des praktischen Gesichtspunktes insofern unterlaufen ist, als vorausgesetzt wird, daß die Schiffe, welche bei Beginn der Feindseligkeiten sich in ihren heimischen Gewässern befinden, immer imstande sein werden, hier im voraus ihre militärischen Vorkehrungen zu treffen. Von sachverständiger Seite wird vielleicht entgegengehalten werden können, daß unter allen Umständen die Notwendigkeit einer Umwandlung sich erst im Laufe des Krieges herausstellen kann, während dies anfänglich für entbehrlich gehalten und daher beabsichtigt war, das Schiff weiter zu friedlichen Fahrten zu verwenden. Bei Annahme des italienischen Vorschlags wäre ein Staat gezwungen, entweder alle für die Umwandlung geeigneten Schiffe in seinen Häfen zurückzuhalten, um sich nicht einer vielleicht erst später eintretenden Möglichkeit, es als Kriegsschiff zu benützen, zu berauben, oder auf die Umwandlung derjenigen Schiffe zu verzichten, die er einmal aus diesen Häfen hat auslaufen lassen. Vom Rechtsstandpunkt aus läßt sich schwerlich ein Unterschied zwischen denjenigen Schiffen, die zu Beginn der Feindseligkeiten noch in ihren heimischen Häfen sind, und denjenigen begründen, welche in diesem Augenblicke sich in neutralen Häfen aufhalten. Die Gründe, welche zugunsten der Umwandlungsfreiheit der einen sich anführen lassen, treffen augenscheinlich auf die Umwandlung der andern in gleicher Weise zu."

Den Vorschlägen DUMBAS stimmte KRIEGE vorbehaltslos zu und sprach die Hoffnung aus, „daß auf dieser Grundlage eine allen Interessen gerecht werdende Lösung sich finden lassen werde." Angesichts dieses außerordentlichen Entgegenkommens der deutschen Regierung wird das erfolglose Endergebnis der Verhandlungen nur dadurch erklärlich, daß England trotz scheinbaren Nachgebens mit alter Zähigkeit seinen früheren Standpunkt in den Ausschußverhandlungen, über die kein Protokoll, sondern nur ein Bericht Aufschluß gibt, aufrecht erhalten hat.

Der Vollständigkeit wegen sei noch erwähnt, daß die Niederlande, wieder vertreten durch Vizeadmiral JONKHEER ROËLL, die Wichtigkeit des Rückverwandlungsverbots hervorhoben und sich

1) PROCEEDINGS, S. 267, Anhang No. 83, SCHRAMM, S. 268, 269.

im übrigen natürlich den Ausführungen der englischen Vertretung anschlossen[1]), während die Vereinigten Staaten (Konteradmiral Stockton, Verfasser des „Naval war code") ihren Antrag von der II. Haager Konferenz zur Verlesung brachten, ohne ihn dabei soweit abzuändern, daß er sich nur auf die Ortsfrage bezog[2]).

Bevor der Bericht des Ausschusses, dem die weitere Prüfung der Frage übertragen wurde, hier einer Würdigung unterzogen wird, sind noch zwei in der vorstehend geschilderten Kommissionsverhandlung vom 15. Januar 1909 zur Rückverwandlung gestellte sehr beachtenswerte Anträge zu erwähnen.

I. Oesterreich-Ungarn stellte den Antrag[3]):

„Die in Kriegsschiffe umgewandelten Kauffahrteischiffe dürfen während der ganzen Dauer des Krieges nicht in Kauffahrteischiffe zurückverwandelt werden." (Unbeschränktes Rückverwandlungsverbot.)

II. Dazu stellte die niederländische Vertretung den Unterantrag[4]):

„1. Die Umwandlung eines Kriegsschiffs in ein Kauffahrteischiff auf hoher See ist während des Krieges untersagt." (Rückverwandlungsverbot auf hoher See.)

„2. Die Rückverwandlung eines Kauffahrteischiffs in ein Kriegsschiff muß in dem Falle, daß dieses Schiff die Eigenschaft schon einmal gewechselt hat, den verschiedenen Regierungen wenigstens 24 Tage vorher mitgeteilt werden." (Beschränkung wiederholter Umwandlung).

Ueber das Schicksal dieser wichtigen Vorlagen, die offenbar in der Kommissionsverhandlung noch weiter beraten worden sind, gibt der Bericht über die Ausschußverhandlungen teilweise Aufschluß.

c) Der Bericht.

Die 9. Sitzung der Kommission vom 6. Februar 1909 beschränkte sich auf die Genehmigung des Ausschußberichts, der insbesondere in seinem zweiten Teile bei der Rückverwandlungsfrage neue, wichtige Aufschlüsse gibt.

Wenn der Bericht eingangs die Behauptung aufstellt, Mei-

1) Proceedings, S. 268, Anhang No. 84, Schramm, S. 269.
2) Proceedings, S. 268, Anhang No. 85, Schramm, S. 269, 270.
3) Proceedings, S. 248, Anhang No. 58, Schramm, S. 270.
4) Proceedings, S. 248, Anhang No. 58, S. 341, Anhang 119 vorl. Absatz.

nungsverschiedenheiten hätten nur über den Ort der Umwandlung bestanden [1]), so muß es doch wohl richtiger und enger heißen über die Zulässigkeit der Umwandlung auf hoher See; denn in der unbedingten Verwerfung der Rückverwandlung dürften jetzt auch England und Japan, die sich — England wenigstens in seiner Kriegsschiffsdefinition" — auf der II. Haager Konferenz für die Zulässigkeit der Rückverwandlung in heimischen Häfen bezw. Gewässern aussprachen, mit den übrigen Mächten ebenso übereinstimmen, wie im Verbot der Umwandlung im neutralen Gebiete, trotzdem seitens der beiden Mächte förmliche Erklärungen zu diesem Punkte nicht abgegeben worden sind und ein Abkommen über diesen Gegenstand nicht zustandegekommen ist.

Die Wiedergabe der Verhandlungen des Ausschusses an der Hand des Berichtes erübrigt sich, da sie eine Wiederholung der Kommissionsverhandlungen bedeuten würde, und der Bericht zur Frage der Umwandlung auf hoher See sich auf eine kurze Gegenüberstellung der vertretenen Anschauungen beschränkt, ohne die Mächte anzugeben, welche die einzelnen Ansichten vertraten oder ihnen widersprachen.

Da im Ausschuß eine Einigung über die Umwandlung auf hoher See nicht erzielt werden konnte, wurden die Verhandlungen als ergebnislos abgebrochen. Die Beratungen über die Rückverwandlung führten scheinbar zu demselben Ergebnis, haben aber doch in einem Teile der Frage zu einer Einigung geführt, die aber wegen angeblicher Geringfügigkeit nicht in das Seekriegsgesetzbuch aufgenommen worden ist.

Der „Generalbericht des Redaktionsausschusses" [2]), der diesen Teil des Ausschußberichtes wörtlich wiedergibt, führt dazu aus:

„Nach einem Vorschlage sollten „die in Kriegsschiffe umgewandelten Kauffahrteischiffe während der ganzen Dauer des Krieges nicht in Kauffahrteischiffe zurückverwandelt werden können". Die Regel war unbedingt und unterschied nicht je nach dem Orte, wo sich die Zurückverwandlung vollziehen könnte; es lag ihr der Gedanke zugrunde, daß diese Umwandlung immer Unzuträglichkeiten zur Folge haben, Ueberraschungen verursachen und zu wirklichen Täuschungen Gelegenheit geben würde. Da für diesen Vorschlag keine Einstimmigkeit erzielt werden konnte,

1) Proceedings, S. 340, Anhang 119, Schramm, S. 270.

2) Proceedings, S. 344, der Ausschußbericht befindet sich Proceedings, S. 340, 341; hier in der Uebersetzung des Weißbuchs No. 33/09, S. 8, 9.

wurde aushilfsweise der nachstehende Vorschlag gemacht: „Die Umwandlung eines Kriegsschiffs in ein Kauffahrteischiff auf hoher See ist während des Krieges verboten.“ Man hatte die Lage eines Kriegsschiffes (meistens wohl eines kurz zuvor umgewandelten Kauffahrteischiffs) im Auge, das sich seiner Eigenschaft entledigt, um in einem neutralen Hafen ungehindert seine Vorräte ergänzen oder Ausbesserungen vornehmen zu können, ohne dabei den für Kriegsschiffe geltenden Beschränkungen zu unterliegen. Wird die Stellung des neutralen Staates zwischen den beiden Kriegführenden nicht schwierig sein und wird er sich nicht Vorwürfen aussetzen, mag er nun das kurz zuvor umgewandelte Schiff als Kauffahrteischiff oder als Kriegsschiff behandeln? Ueber diesen Vorschlag wäre vielleicht eine Einigung zustande gekommen; aber man sagte sich, daß es mißlich wäre, sich mit dieser nebensächlichen Seite einer Frage zu befassen, die man nicht hoffen konnte, in ihrer Gesamtheit zu regeln. Dieser Grund führte zur Verwerfung aller Vorschläge.

Die Frage der Umwandlung auf hoher See und die der Rückverwandlung sind also offen geblieben“ [1]).

V. Die Umwandlung feindlicher und neutraler Kauffahrteischiffe.

Die Betrachtung der völkerrechtlichen Stellung der in Kriegsschiffe umgewandelten Handelsschiffe würde nicht erschöpfend sein, wenn nicht die Möglichkeit der Umwandlung feindlicher oder neutraler Schiffe durch den kriegführenden Staat, sowie die eigenartige Stellung der Lazarettschiffe wenigstens gestreift würde. Im ersteren Falle kann man mit Recht von einer völkerrechtlichen Materialfrage sprechen, während die Rechtslage der Kauffahrteischiffe eigener Flagge nur durch die innere Gesetzgebung, nicht aber durch Grundsätze des internationalen Rechts bedingt wird. Im einzelnen sind dabei folgende Umwandlungsmöglichkeiten zu prüfen:

1. Das feindliche Kauffahrteischiff wird auf hoher See, im heimischen Hafen bei Kriegsausbruch oder bei Besetzung feindlichen Gebiets (Häfen und Küstengewässern) beschlagnahmt und umgewandelt.

2. Dazu kommt als zweite Frage: In welchen Grenzen ist

1) Vrgl. Pohl, S. 179, 180.

die Beschlagnahme oder der Ankauf neutraler Kauffahrteischiffe zulässig?

1. Die Umwandlung feindlicher Kauffahrteischiffe.

Die Umwandlungsmöglichkeit feindlicher Kauffahrteischiffe ist in Theorie und Praxis nicht ganz ohne Beachtung geblieben. Perels [1]) äußert sich dazu folgendermaßen: „Nur wenn erbeutete Schiffe ganz in die Kriegsflotte des Nehmers einverleibt, unter Führung eines Seeoffiziers dieser Flotte gestellt sind und deren Flagge und Wimpel führen, sind sie den Kriegsschiffen gleich zu achten und zu behandeln. Bei Kauffahrteischiffen ist eine solche Einverleibung aber nur zulässig nach prisengerichtlicher Verurteilung."

Nach der überwiegenden, aber nicht allgemein anerkannten Meinung der Literatur geht das Eigentum am genommenen Schiff erst mit dem Spruch des Prisengerichts auf den Nehmestaat über, sollte diese Entscheidung auch bei der grundsätzlichen Zulässigkeit der Wegnahme jedes feindlichen Privateigentums zur See eine bloße Formsache bedeuten. Diese Anschauung ist aber, wie gesagt, nicht ohne Widerspruch geblieben. Der schon erwähnte Marinedelegierte Rußlands auf der II. Haager Konferenz Oberst Ovtchinnikow fand wiederholt Gelegenheit, sie nachdrücklichst zu bekämpfen:

„In „rechtlicher" Hinsicht besteht häufig ein gewisses Mißverständnis darüber, welche Rolle die „Tatsache" der Wegnahme und das „Urteil" des Prisengerichts in Wirklichkeit spielt. Welche Bedeutung hat das Prisengerichtsurteil und in welchem Augenblicke erlangt der Nehmestaat das Eigentumsrecht am genommenen Schiff und der Ladung? Ich antworte auf diese Frage ganz kategorisch: Die „Beschlagnahme" oder „Wegnahme" selbst gibt dem Nehmestaat das Eigentum an Schiff und Ladung. Eine gerichtliche Entscheidung schafft niemals neues Recht, sie erkennt nur das bereits bestehende an. Das Prisengericht setzt fest, ob die Prise gute Prise ist oder nicht; d. h. es würdigt die Umstände der Beschlagnahme, die Zeit und den Ort, wo sie vor sich gegangen ist, den Charakter des wegnehmenden und des weggenommenen Schiffes und seiner Ladung, — — das Prisengericht spricht sein Urteil über die Frage aus, ob Schiff und

1) Perels § 39 II, S. 214, 215.

Ladung in dem Augenblick, als die Beschlagnahme vor sich ging, zur Einziehung geeignet waren. Demnach hat die Entscheidung eines Prisengerichts immer rückwirkende Kraft und wenn die Prise wirklich gut ist, besteht das Eigentum des Nehmestaates seit dem Augenblick der Beschlagnahme [1]).“

An anderer Stelle führte Ovtchinnikow ein Beispiel der Praxis an, das wir schon bei der Umwandlung erwähnten: „Ein Kriegsschiff trifft ein Handelsschiff seines Gegners und macht es nach herrschendem Brauch zur Prise, schifft seine Mannschaft darauf ein, stellt die Prise unter den Befehl eines Offiziers und hißt die Kriegsflagge.“ „Ich glaube“, fuhr Ovtchinnikow fort, „daß die Umwandlung, welche unter diesen Bedingungen vor sich geht, als vollkommen rechtsgültig betrachtet werden muß. Prisen sind mit dem Augenblick der Wegnahme Kriegsschiffe. Sie können nicht als Piraten behandelt werden und haben das Recht, sich zu verteidigen und gegen den Feind zur Wehr zu setzen [2]).“

Die Ansichten der beiden Autoren gehen also bezüglich des Zeitpunktes, in welchem die Verfügungsbefugnis auf den Nehmestaat übergeht, auseinander, begegnen sich aber doch in soweit, als sie beide, mehr oder weniger deutlich, das Eigentum am genommenen Schiff dazu voraussetzen. M. E. befindet sich Perels hier in einem inneren Widerspruch zu seinen eignen Ausführungen über die kennzeichnenden Eigenschaften des Kriegsschiffs. Gestützt gerade auf die Perelsche Definition vom Kriegsschiff (und auf die Ergebnisse der Haager Konferenz) ist hier immer die Nebensächlichkeit aller Eigentumsverhältnisse betont worden. Dazu kommt noch ein zweiter Gesichtspunkt: Wenn man das Seebeuterecht und das auf Grund dieses Rechtes erlangte Eigentum als den Rechtstitel zur Umwandlung auffassen würde, so muß ein Verzicht auf die Ausübung dieses Rechtes, wie er z. B. von Oesterreich, Preußen und Italien 1866, vom Norddeutschen Bund 1870 ausgesprochen wurde [3]), auch die militärisch vielleicht durchaus gebotene Beschlagnahme und Umwandlung feindlicher Kauffahrteischiffe beseitigen und unmöglich machen.

Dieser Schwierigkeit begegnete ein anläßlich der Verhandlungen der IV. Kommission „über die Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See“ eingebrachter Vorschlag der belgischen

1) Prot. III. S. 899.
2) Prot. III, S. 822.
3) Perels § 36 IV. B. a. b. b., S. 199 und 200.

Regierung [1]), in welchem grundsätzlich an Stelle der Wegnahme (Konfiskation) die Beschlagnahme (Sequestration) feindlicher Kauffahrteischiffe bis zum Friedensschluß vorgesehen, dem Nehmestaat aber andererseits das Recht gegeben war, die beschlagnahmten Schiffe, von denen er annehme, daß sie zu Kriegsoperationen verwandt werden könnten, zu gebrauchen und umzuwandeln [2]). Eine Verpflichtung zur Entschädigung sollte nur dann bestehen, wenn das Schiff infolge grober Fahrlässigkeit des Nehmestaates oder seiner Vertreter nur in verschlechtertem Zustande zurückgegeben werden konnte.

Nach einem holländischen Abänderungsvorschlage [3]) sollte die Entschädigungspflicht nur bei den Schiffen bestehen bleiben, die trotz der Bescheinigung ihrer Regierung, daß ihre Verwendung als Hilfskreuzer während der ganzen Kriegsdauer nicht in Aussicht genommen sei, vom Nehmestaat umgewandelt werden [4]). Die Vorschläge bezweckten also eine Abschwächung des Seebeuterechts, die man durch Anerkennung des militärisch unumgänglichen Anforderungsrechtes annehmbarer machen wollte; von Wichtigkeit bleibt aber die hier deutlich hervortretende Erkenntnis des Zusammenhanges zwischen Umwandlung und Anforderung, also des Rechtsgrundes der Frage.

Der belgische Vermittlungsvorschlag hat weder bei den Anhängern noch bei den Gegnern des Seebeuterechts Anklang gefunden. Gegen den Artikel 1 des belgischen Vorschlags stimmten z. B. England und Japan einerseits und die Vereinigten Staaten andererseits; der Widerstand richtete sich also gegen die Vermittelungsabsicht überhaupt, welche die Beschlagnahme für die Wegnahme oder an die Stelle der Unverletzlichkeit des Privateigentums zur See setzen wollte, nicht gegen die Zulässigkeit der Umwandlung feindlicher Kauffahrteischiffe [5]).

Daß die Umwandlung regelmäßig auf der Anforderung (Requisition), nicht aber auf einem Eigentumserwerbe beruht, bestätigen auch die Verhandlungen der IV. Kommission

1) Text des Vorschlages Prot. III, S. 1143 ff., Anhang 14; vergl. Prot. III, S. 806 ff., 840 ff., Wehberg S. 127.

2) Art. 7 des belgischen Vorschlages. Beschlagnahme gegen Entschädigung sah ein Vorschlag Brasiliens vor, Prot. III, S. 1141, Anhang 11.

3) Text des Vorschlags Prot. III, S. 1145, Anh. 15, vergl. Prot. III, S. 840 ff.

4) Art. 9a, Prot. III, S. 1142, Anhang 12; vergl. Wehberg, S. 127; vgl. vorher S. 84, 85.

5) Prot. III, S. 842.

„über die Behandlung feindlicher Kauffahrteischiffe beim Ausbruch der Feindseligkeiten".

Nach einem seit dem Krimkrieg geübten Brauche gestatten die Kriegführenden den Kauffahrteischiffen des Gegners, die vom Ausbruch des Krieges in einem ihrer Häfen überrascht werden oder einen solchen ohne Kenntnis der Feindseligkeiten anlaufen, innerhalb bestimmter Fristen den Hafen zu verlassen und ihre Reise unbehelligt fortzusetzen [1]). Nach dem ausdrücklichen Wortlaut des Abkommens ist die Gewährung der Notfrist, des sogenannten Indults, zwar „erwünscht", eine Verpflichtung dazu besteht aber nicht [2]), „weil die Schiffe gegebenenfalls dem Gegner zu Angriffs- oder Verteidigungszwecken dienen könnten, wenn man sie auslaufen ließe" [3]).

Der zweite Artikel des Abkommens dehnt die Befreiung von der Wegnahme auf diejenigen Kauffahrteischiffe aus, die infolge höherer Gewalt den feindlichen Hafen nicht innerhalb der gesetzten Frist verlassen konnten, oder denen das Auslaufen nicht gestattet worden ist. „Auch hier war" — wie im ersten Falle — „zu berücksichtigen, daß diese Schiffe vielleicht später als Kreuzer benutzt werden könnten und man einigte sich dahin, daß zwar eine Konfiskation, nicht aber eine Zurückbehaltung dieser Schiffe untersagt wurde" [4]). Der Kriegführende darf nämlich nach Artikel II Abs. 2 derartige Schiffe für die Kriegsdauer entweder ohne Entschädigung mit Beschlag belegen, oder gegen Entschädigung für sich anfordern (requirieren) und naturgemäß auch umwandeln.

Analoge Bestimmungen trifft der — von Deutschland mit Vorbehalt [5]) belegte — Artikel III für diejenigen feindlichen Kauffahrteischiffe, welche ihren letzten Abfahrtshafen vor dem Beginne des Krieges verlassen haben und in Unkenntnis der Feindseligkeiten auf See betroffen werden; sie unterliegen gegen Entschädigung neben der Anforderung selbst der Zerstörung oder ohne Entschädigungspflicht der Beschlagnahme.

Die ablehnende Haltung unserer Regierung wird in der Denk-

1) Weißbuch No. 527, S. 9. Wehberg, S. 140.

2) Pohl, S. 176.

3) Aus dem Bericht. Prot. III, S. 1085, vergl. Prot. III, S. 852, 885; Wehberg, S. 38.

4) Wehberg, S. 39, Prot. III, S. 1087, Bericht.

5) Weißbuch No. 527. S. 9, Denkschrift über die II. H. K.; vergl. Prot. III, S. 1078.

schrift in Anlehnung an die Ausführungen des deutschen Delegierten KRIEGE in der XIII. Sitzung der IV. Kommission vom 7. August 1907 [1]), wie folgt, begründet: „Die Beschlagnahme oder die Anforderung solcher Schiffe wird nur den Nationen zugute kommen, die zur Unterbringung der Schiffe Stützpunkte in den verschiedenen Teilen der Welt besitzen, während Nationen ohne derartige Stützpunkte von der in Rede stehenden Befugnis keinen rechten Gebrauch machen können. Auch das weiter eingeräumte Recht, die Prisen zu zerstören, reicht hier nicht aus, wenn, wie im Artikel III Abs. 1 bestimmt ist, für eine solche Zerstörung Entschädigung gewährt werden muß“ [2]).

Die Stellungnahme der deutschen Regierung richtete sich also in erster Linie gegen die Entschädigungspflicht, weniger gegen das — bereits in Artikel II auch von Deutschland als zulässig anerkannte — Anforderungsrecht.

Die in den Artikeln I bis IV des Abkommens (Artikel IV behandelt die Waren an Bord der vorstehend angegebenen Schiffe) ausgesprochenen Vergünstigungen werden durch den Artikel V bedeutend eingeschränkt. Das Abkommen erstreckt sich nämlich nicht auf Schiffe, deren Bau ersehen läßt, daß sie zur Umwandlung in Kriegsschiffe bestimmt sind. Die englische Regierung, auf deren Veranlassung diese Bestimmung aufgenommen wurde, hatte ursprünglich „jedes zur Umwandlung bestimmte Schiff“ ausnehmen wollen [3]). Hiergegen wandte sich aber die deutsche Vertretung in sehr nachdrücklicher Weise, indem KRIEGE u. a. ausführte: „Der Artikel V des englischen Vorschlages würde sich nur auf Segelschiffe nicht mehr anwenden lassen. Man kann in der Tat sagen, daß es kein Dampfschiff gibt, welches nicht einem Kampfzweck dienen könnte. Jeder Dampfer, dessen Geschwindigkeit über die gewöhnliche Schnelligkeit von Handelsschiffen hinausgeht, kann als Kreuzer gebraucht werden und zur Jagd auf diese Schiffe Veranlassung geben“ [4]).

Die neue Fassung des Artikels V hat auch Deutschland angenommen [5]). Wenn hier also die Wegnahme (Konfiskation) noch

---

1) Prot. III, S. 918.

2) Weißbuch No. 527, S. 9.

3) Prot. III. S. 1153, Anhang 24, S. 1155, Anhang 26; vergl. dazu Prot. III, S. 957, 1039, 1040, 1077, 1078.

4) Prot. III, S. 955, vergl. WEHBERG, S. 40.

5) Prot. III. S. 918.

gestattet ist, so darf aus diesem Umstande nicht der Schluß gezogen werden, der Staat müsse das bestätigende Urteil des Prisengerichts abwarten, bevor er zur Umwandlung schreiten dürfte; vielmehr wird es in das Ermessen des Nehmestaates gestellt, ob er durch ein Prisengerichtsverfahren das Eigentum am Schiff erlangen oder ob er sich mit der Anforderung begnügen will. Verzichtet er auf die Wegnahme, so hat er das Schiff nach Kriegsbeendigung zurückzugeben, eine Entschädigungspflicht dürfte im allgemeinen mangels positiver Bestimmung zu verneinen sein. Diese Rechtslage wurde auch durch eine Feststellung Krieges klargestellt. Auf eine Bemerkung Fusinatos, „die Prisengerichte möchten mit der Entscheidung der Frage betraut werden, ob das Schiff zur Umwandlung bestimmt sei oder nicht", gab Kriege seiner Meinung dahin Ausdruck, „daß die Prisengerichte sich nicht mit derartigen Fragen zu befassen hätten, vorausgesetzt, daß es sich in Wirklichkeit nur um das Zurückbehaltungs- oder Requisitions- und nicht um das Wegnahmerecht handele" [1]).

Für die in feindlichen Häfen durch Landstreitkräfte beschlagnahmten Kauffahrteischiffe gilt die Regel des Artikels 53 Absatz 2 des KGB.; nach der neuen, auf der zweiten Haager

1) Prot. III, S. 957. Neben den völkerrechtlichen Vorschriften kommen hier noch die Bestimmungen des Gesetzes über die Kriegsleistungen vom 13. Juni 1873 (RGBl. S. 137) in Betracht. Da nach § 1 des Gesetzes die Verpflichtung des Bundesgebiets zu allen Leistungen für Kriegszwecke mit dem Tage der Mobilmachung nach Maßgabe des Gesetzes eintritt, so folgt daraus, daß die Militärverwaltung ohne Unterschied auch feindlichen und, wie wir gleich hinzufügen wollen, neutralen Staatsangehörigen gehöriges Gut anfordern kann (auf die letztere Möglichkeit weist auch Phil. Zorn in Stengels Wörterbuch des D. Staats- und Verwaltungsrechts I, S. 260 hin). Die Anforderung von Schiffen, die in den §§ 23 und 24 näher geregelt ist, soll nach § 2 nur dann erfolgen, wenn für die Beschaffung nicht anderweit, durch freien Ankauf oder Barzahlung gesorgt werden kann. Zur Leistung verpflichtet sind die Besitzer der Schiffe. Nach dem Zwecke der Verwendung unterscheidet das Gesetz zwei Fälle: § 23 behandelt die vorübergehende Benutzung für Kriegszwecke; hier richtet sich die Vergütung für die entzogene Benutzung sowie für etwaige Wertminderung nach §§ 14, 20—22. § 24 regelt die Eigentumsentziehung von Schiffen zum Zwecke der Verwendung für Häfen und Flußsperren; die Anforderung erfolgt in diesem Falle gegen „eine aus den bereitesten Beständen der Kriegskasse bar zu zahlende, dem vollen Wert entsprechende Vergütung", die mangels Einigung durch Sachverständige nach Maßgabe des § 33 festgesetzt wird. Die Inanspruchnahme erfolgt gemäß No. 12 der Ausführungsverordnung zum Kriegsleistungsgesetz vom 1. April 1876 in der Regel auf schriftlichem Wege durch Vermittlung der zuständigen Hafen- oder Ortspolizeibehörde.

Konferenz festgestellten Fassung können alle Mittel, die zu Lande, zu Wasser, und in der Luft, zur Weitergabe von Nachrichten und zur Beförderung von Personen oder Sachen dienen, mit Ausnahme der durch das Seerecht geregelten Fälle, mit Beschlag belegt werden; sie müssen aber unter Entschädigung bei Beendigung des Krieges zurückgegeben werden[1]).

Von Völkerrechtslehrern haben sich u. a. DE BOECK[2]) und gestützt auf diesen BONFILS für die Zulässigkeit der Umwandlung auf Grund der Requisition ausgesprochen, letzterer führt dabei aus: „Eine Kriegspartei wird den Gegner zwingen dürfen, ihr Handelsschiffe abzutreten, um sie in Kriegsschiffe umzuwandeln. Eine Kriegspartei wird auch Handelsfahrzeuge des Gegners requirieren und in Beschlag nehmen dürfen, um sie ohne jede Umgestaltung, nur nach Ausrüstung mit einigen Kanonen und Besetzung mit ihren Mannschaften zur Beförderung von Kohlen, Lebensmitteln und Munition zu verwenden, oder um sie als Vorratsräume für Torpedos oder zu einem sonstigen Kriegszwecke zu benutzen. Es handelt sich in diesen Fällen nicht um einen Erwerb und andauernden Gebrauch für Rechnung des kriegführenden Staates, sondern um einen erzwungenen Frondienst, eine Art des Rechtes der Angarie, das in ähnlicher und ungerechterer Weise mitunter gegen Neutrale ausgeübt wird[3])."

Wir kommen damit zu dem Ergebnis: Das Recht zur Umwandlung feindlicher Kauffahrteischiffe beruht nicht auf dem Seebeuterecht und dem auf Grund dieses Rechtes mit der Wegnahme oder dem Prisengerichtsurteil erlangten Eigentum, sondern auf der Kriegsnotwendigkeit, die Machtmittel des Gegners zu schwächen und die eigenen Streitkräfte zu verstärken, und dem auf dieser Notwendigkeit beruhenden Anforderungsrecht. Die Anwendung der Anforderung wird durch den angegebenen Zweck auch begrenzt. „Nicht alle Handelsschiffe eignen sich dafür, in Kampfschiffe umgestaltet und zu Kriegsunternehmungen verwertet

1) NIPPOLD, Bd. 19, S. 389, 390.

2) DE BOECK, No. 733 ff., BONFILS, § 1315, S. 683.

3) Neben DE BOECK und BONFILS bejahen HEFFTER-GEFFCKEN S. 304, § 138 und BLUNTSCHLI (Seebeuterecht S. 148) die Zulässigkeit der Beschlagnahme, letzterer unter Anerkennung einer Entschädigungspflicht; vergl. WEHBERG S. 126 ff., GEFFCKEN (Anm. zu § 139, S. 307) erklärt die in der Requisition bestehende Reform des Seebeuterechts für undurchführbar, weil der Sieger jedesmal die Sequestration zur definitiven Wegnahme machen werde.

zu werden. Ihre Wegnahme würde die Streitkräfte und die Angriffsmittel des Feindes nicht schwächen. Daher kann sie auch nicht durch die Kriegsnotwendigkeit gerechtfertigt werden“ [1]). Die Ausübung des Rechtes wird aber nicht durch den eigentlichen Kriegsschauplatz begrenzt; die Anforderung (Requisition) kann vielmehr überall da zu Recht ausgeübt werden, wo sich kriegerische Ereignisse abspielen dürfen, also im eigenen Gebiet des Kriegführenden, im Feindesland und, weil feindliche Kauffahrteischiffe als schwimmende Teile ihres Heimatsstaates aufzufassen sind [2]), auch auf hoher See.

Das angeforderte und umgewandelte Schiff trägt jedenfalls den rechtlich unanfechtbaren Charakter des Kriegsschiffs, wenn es den im Haager Abkommen niedergelegten Bedingungen entspricht. Die Verpflichtung zur Rückgabe hängt davon ab, ob der Kriegführende nach freiem Ermessen das feindliche Schiff nur für die Kriegsdauer anfordern oder dauernd behalten will; im letzteren Falle hat das Prisengericht über die Eigentumsfrage zu entscheiden. Zur rechtmäßigen Vornahme der Umwandlung genügt aber die Anforderung (Requisition); denn das Eigentum am Schiff ist dazu nicht erforderlich. Eine Entschädigungspflicht für den gemachten Gebrauch besteht nur in den vorgesehenen Fällen, im übrigen mangels positiver Bestimmung oder gewohnheitsrechtlicher Anerkennung noch nicht.

2. Die Umwandlung neutraler Kauffahrteischiffe.

a) auf Grund der Angarie.

Bonfils bezeichnet in der vorher angeführten Stelle [3]) die Beschlagnahme feindlicher Kauffahrteischiffe als einen „Frondienst, eine Art des Rechtes der Angarie“, insofern mit Recht; denn die echte Angarie richtet sich gegen Neutrale.

Die Angarie — in neuerer Zeit gebräuchlich für die Anforderung (Requisition) neutraler Kauffahrteischiffe — gehörte ursprünglich nicht zum Seerecht; der Name geht vielmehr zurück auf die Fronfuhren und Spanndienste für die antike Post, den Eilbotendienst der altpersischen und den cursus publicus der römischen Regierung. Noch in dem ronkalischen Kaisergesetz Fried-

1) Bonfils, § 1308, S. 634.
2) Perels, § 12, I, S. 58, vgl. auch Anm. 2 daselbst.
3) Bonfils, § 1315, S. 683.

rich Rotbarts von 1158 wird der Begriff in der alten Bedeutung gebraucht, und erst in späterer Zeit tritt eine Wandlung ein: Die Angarie ist seitdem eine Unterart des Embargo und bedeutet die Requisition von Schiffen und das Pressen von Mannschaft, gleichgültig welcher Staatsangehörigkeit[1]).

Hier begegnen uns die Wardens of the Cinque Ports, die Geschwaderführer der fünf Narrow-Seehäfen, wieder, die sogar auf hoher See alle angetroffenen Schiffe zu beschlagnahmen und für den englischen Kriegsdienst umzuwandeln pflegten[2]); wohl im Hinblick auf die Cinque Ports berichtet der Verteidiger des mare clausum, John Selden[3]) über „Codicilli Edwardi III Regis, in quibus iubetur naves universas (!) decem doliorum et quae excesserint in Mari Australi et Occidentali repertas sisti et armari, ut Regi inserviant. — Sic usus est Edwardus Rex tertius, quemadmodum et alii reges Angliae“ [4]).

Die Angarie in ihrer älteren Form konnte, wie Albrecht nachweist[5]), „dans le cas de nécessité ou d'utilité public“ ausgeübt werden und war dennoch keine dem Kriegsrecht eigentümliche Einrichtung. Sie richtete sich gegen alle Schiffe, „die sich auf irgendwelche Weise in der Gewalt des Staates befinden, gleichgültig, wie die persönliche Stellung und die Staatsangehörigkeit des Eigentümers ist“. Allgemein wird aber gefordert, „daß mindestens Ausländer für die von ihren Schiffen geleisteten Dienste eine Entschädigung erhalten“ [6]).

Die neuere völkerrechtliche Literatur hat zum Teil die Zulässigkeit der Angarie mehr oder weniger scharf bestritten und ihre Ausübung als Neutralitätsverletzung bezeichnet. Neben de Boeck[7]), Bonfils[8]), Kleen[9]) hat u. a. auch Ullmann[10]) diesen

1) Albrecht, S. 28.

2) Albrecht, S. 50.

3) Selden, Mare clausum II, 20, vergl. Albrecht, S. 29.

4) Auf diese geschichtliche Tatsache gründet sich wohl die Ansicht des englischen Völkerrechtslehrers Oppenheim, der auch für unsere Zeit noch die Ausübung der Angarie gegenüber Neutralen auf hoher See bejaht (II, § 364, S. 395). Wenn man aber neutrale Schiffe auf hoher See anfordern (requirieren) und bewaffnen darf, weshalb darf man dann nicht die Handelsschiffe eigener Flagge auf offenem Meere nach erfolgter Anforderung umwandeln?

5) Albrecht S. 30.

6) Albrecht S. 31.

7) de Boeck, No. 737.

8) Bonfils, § 1315, S. 683.

9) Kleen, in der Rev. de dr. i. Bd. 25, S. 282.

10) Ullmann, § 137, S. 304; in der 2. umgearbeiteten Auflage seines

Standpunkt anfangs vertreten: „Der Vorgang ist eine Verletzung der Pflichten gegenüber den Neutralen und entbehrt jeder rechtlichen Grundlage. Seit dem 18. Jahrhundert war man bemüht, diesen Mißbrauch abzuschaffen; es wurden übrigens schon vielfach Verträge abgeschlossen, durch welche die Vertragschließenden auf jenes angebliche Recht gegenseitig verzichteten."

Andere erkennen das Angarienrecht zwar grundsätzlich an, suchen seine Anwendung aber auf den Fall äußerster Not — eine dem strafrechtlichen Notstand vergleichbare Zwangslage — zu beschränken [1]). So äußert sich z. B. PHILLIMORE [2]): „. . . . . it can only be excused, and perhaps scarcely than justified, by that clear and overwhelming necessity, which would compel an individual to seize his neighbours horse or weapon to defend his own life." Die Anschauung vom „Notrecht" des Staates, von der Berechtigung zu Zwangsmaßregeln gegen Neutrale im Falle der „necessitas belli" geht übrigens, wie ALBRECHT nachweist [3]), auf Hugo Grotius zurück, der ohne das Wort Angarie für den Vorgang zu gebrauchen, doch den Grundstein der neueren Entwicklung dieser Einrichtung gelegt hat, indem er die Angarie auf die Anforderung (Requisition) neutraler Kauffahrteischiffe beschränkte und damit von der staatsrechtlichen Requisition (Anforderung) trennte.

Gegenüber den ablehnenden oder mit Vorbehalt zustimmenden Aeußerungen in der Literatur hat PERELS [4]) den übereinstimmenden Brauch der meisten Seemächte hervorgehoben: „das Angarienrecht hat in zahlreichen Handels- und Schiffahrtsverträgen ausdrücklich oder implicite Anerkennung gefunden und zwar noch in neuester Zeit. Demgegenüber ist seine Regierung seitens einiger Publizisten nicht haltbar".

Die zustimmenden Völkerrechtslehrer sind aber keineswegs einig über den Inhalt der Angarie, PERELS [5]) erkennt es z. B. als statthaft an, daß der Kriegführende neutrale Kauffahrtei-

Völkerrechts erklärt ULLMANN die Frage als streitig und erkennt den Abschluß von Angarienverträgen in neuerer Zeit an. § 192 V., S. 527.

1) RIVIER, S. 425; HEFFTER-GEFFCKEN, § 150, S. 334; LAWRENCE, Principles [2], § 252, v. LISZT **4**, S. 196, **6**, S. 332, 4. b, S. 516; (bezüglich letzterem vergl. ALBRECHT, S. 60, Anm. 2), u. a. m.

2) PHILLIMORE, III, § 29, S. 50/51.

3) ALBRECHT, S. 34, 35.

4) PERELS, § 40, III, S. 222; in Anmerkung 3) gibt PERELS eine Uebersicht der von Deutschland abgeschlossenen Verträge; zustimmend äußern sich u. a. BLUNTSCHLI, Völkerrecht **3**, § 795 a, OPPENHEIM, II, § 366, GEFFCKEN, S. 571.

5) PERELS, S. 221.

schiffe in seinen Häfen zu Transportdiensten und ihre Besatzungen zu Dienstleistungen hierhei heranzieht. Auch Zorn[1]) bejaht die Zulässigkeit einer Beschlagnahme im eigenen Gebiet, indem er ausführt: „Den sachlichen Militärlasten dagegen sind Ausländer für die im Inland vorhandenen Vermögensbestandteile (Häuser, Pferde, Schiffe usw.) unterworfen, da die Gesetze hier keinerlei Vorbehalt machen." Oppenheim[2]) spricht im Gegensatz zu Perels ganz allgemein vom Gebrauch zu Zwecken der Kriegsführung, Angriff und Verteidigung, und behauptet die Zulässigkeit der Ausübung nicht nur für das eigene und feindliche Gebiet, sondern sogar für die hohe See.

Angesichts dieser Widersprüche und Gegensätze in der Literatur über die grundsätzliche Zulässigkeit, Inhalt und Ausdehnung des Angarienrechts kann nur durch eine Uebersicht über die Praxis der Mächte die erforderliche Klarheit geschaffen werden.

In den Staatsverträgen des Deutschen Reichs kommt zwar der Ausdruck „Angarienrecht" nicht vor[3]), sie sprechen von „servir en guerre" oder vom „Zurückbehalten zum Zwecke einer militärischen Unternehmung oder sonstiger öffentlicher Verwendung", erkennen aber fast durchweg eine grundsätzliche Berechtigung der Staaten an. Dabei wird, — und das muß im Gegensatz zu der Anschauung mancher Völkerrechtslehrer, auch deutscher, hervorgehoben werden, — fast ausnahmslos von dem Erfordernis eines völkerrechtlichen Notstands, der „Unvermeidlichkeit einer solchen Maßregel" ganz abgesehen und als selbstverständlich vorausgesetzt, daß sich fremde Schiffe den Maßregeln aus Staatsnotwendigkeit nicht entziehen können; nur werden besondere Vereinbarungen über die Entschädigungspflicht getroffen. Darnach zerfallen die Verträge in zwei Gruppen[4]): Der Vertragsstaat darf die Schiffe von Staatsangehörigen des andern nur dann verwenden, wenn entweder vorher eine ausreichende Entschädigung geleistet wird[5]), oder wenn sie vor dem Gebrauch festgestellt worden ist[6]).

1) Zorn, Ph., „Ausland, Ausländer" in Stengels Wörterbuch des deutschen Staats- und Verwaltungsrechts I. Band, Tübingen 1911 (S. 258/261), S. 260.

2) Oppenheim, II, § 364, S. 395. 3) Albrecht, S. 38.

4) Albrecht, S. 39.

5) z. B. Handels- und Schiffahrtsvertrag mit Portugal vom 2. März 1872 (RGBl. 1872, S. 256), Art. 2.

6) z. B. Handels-, Schiffahrts, Freundschafts- und Konsularvertrag mit Honduras vom 12. Dezember 1887 (RGBl. 1888, S. 262), Art. 7.

Auf Grund einer eingehenderen Untersuchung der deutschen Staatsverträge kommt ALBRECHT zu dem Ergebnis[1]), daß das Reich zwar nicht nach Willkür fremde Schiffe beschlagnahmen und für seine Zwecke verwenden dürfe, man werde vielmehr sagen müssen, daß im Kriege die Voraussetzung der Zulässigkeit einer solchen Maßregel die militärische Notwendigkeit, die Kriegsnotwendigkeit sei. „Dieser letztere Begriff ist keineswegs identisch oder auch nur analog dem zivil- und strafrechtlichen Begriff des Notstands. Kriegsnotwendig ist vielmehr alles, was zur Erreichung des Kriegszwecks, der Niederwerfung des Feindes, erforderlich ist."

Die Stellung der englischen Regierung zur Angarie ist unklar. Während sie in alter Zeit das Recht in weitestem Umfang ausübte und bezüglich des Geltungsbereichs seiner Zulässigkeit Anschauungen vertrat, wie sie sich sonst bei keinem Staatswesen finden, hat England sich jetzt auf den entgegengesetzten Standpunkt gestellt und, wenigstens für den Fall, daß britische Schiffe von fremden Staaten zu Truppentransporten und zur Teilnahme an feindlichen Handlungen in Anspruch genommen werden sollten, seine Stationskommandanten angewiesen, gegen die Verwendung bei den Ortsbehörden Einspruch zu erheben, wenn am Ort keine diplomatische oder konsularische Vertretung vorhanden ist[2]). Allerdings dürfte bei der nicht unfreundlichen Stellung englischer Völkerrechtslehrer zur Angarie zu bezweifeln sein, ob England seinerseits von der Ausübung des Rechtes gegenüber Staatsangehörigen anderer Staaten Abstand nehmen wird.

Eine Wandlung nach der dem amtlichen England entgegengesetzten Richtung hat die Gesetzgebung der Vereinigten Staaten genommen. Während sie in dem berühmten Vertrage mit Friedrich dem Großen vom 10. September 1785 — Art. 16 — und in zahlreichen andern Verträgen ein Verbot jedes Embargo und jeder Zurückhaltung zu kriegerischen Unternehmungen und öffentlichen oder privaten Gebrauch vereinbarten[3]), heißt es im Art. 6 des Seekriegsgesetzbuchs (naval war code), das von 1900 bis 1904 in Kraft stand und auf der Londoner Konferenz die Stelle einer amerikanischen Denkschrift vertrat[4]):

1) ALBRECHT, S. 43.
2) PERELS, S. 222, auch Anm. 2.
3) ALBRECHT, S. 32, 52.
4) PROCEEDINGS, S. 9—16.

„Wenn Kriegsnotwendigkeit es verlangen sollte, dürfen neutrale Schiffe in den Grenzen der Gewalt des Kriegführenden beschlagnahmt und zerstört oder sonst zu Kriegszwecken verwandt werden; in solchen Fällen sind aber die Eigner neutraler Schiffe vollständig zu entschädigen. Der Schadensersatz soll, wenn möglich, im voraus mit dem Eigner oder Schiffsführer vereinbart werden; auf vertragliche Abmachungen ist dabei gebührende Rücksicht zu nehmen“ [1]).

Nur soweit die Staatsverträge Ausnahmen und Beschränkungen enthalten sollten, tritt also eine Begrenzung der durch die Kriegsnotwendigkeit gebotenen Anforderung ein, die sonst unbeschränkt zulässig ist.

Auf demselben Standpunkt wie Deutschland und die Vereinigten Staaten stehen grundsätzlich auch Frankreich und Italien [2]).

Für die Klärung der Anschauungen in der Literatur dürften die Verhandlungen der II. Kommission der II. Haager Konferenz nicht ohne Bedeutung sein, wenn sie auch ohne ein rechtliches Ergebnis geblieben sind.

Zu dem vom Untersuchungsausschuß der II. Kommission im großen und ganzen nach deutschem Vorschlag ausgearbeiteten Nachtrag zum Landkriegsgesetzbuch [3]), der nachher in wesentlich verkürzter Gestalt als Abkommen V zur Annahme gelangte, hatte die französische Regierung einen Abänderungsvorschlag [4]) eingebracht, der in Artikel 68 und 69 die Zulässigkeit der Anforderung und des Gebrauchs neutraler Kauffahrteischiffe und ihrer Ladung gegen vorher festzustellende Entschädigung unter denselben Bedingungen wie die Anforderung neutralen Eisenbahnmaterials vorsah. Neutrales Eigentum sollte nach Artikel 66 im Gebiete des Kriegführenden dem der Staatsangehörigen, im Feindesland dem der feindlichen Untertanen grundsätzlich gleichstehen [5]).

Die deutsche Vorlage [6]) beschränkte demgegenüber in Artikel 71

---

1) „If military necessity should require it, neutral vessels found within the limits of belligerent authority may be seized and destroyed or otherwise utilized for military purposes, but in such cases the owners of neutral vessels must be fully recompensed. The amount of the indemnity should, if practicable, be agreed upon in advence with the owner or master of the vessel. Due regard must be had to treaty stipulations upon this matter.“ (bei Oppenheim, II, § 365, S. 396.)

2) Albrecht, S. 54, 55.

3) Prot. III, S. 281, Anh. 44.

4) Prot. III, S. 285, Anh. 47.

5) Nippold, Bd. 19, S. 418.

6) Prot. III, S. 268, Anh. 36; Bericht Prot. III, S. 72.

die Enteignung und den Gebrauch auf Fahrzeuge der Flußschifffahrt und zwar gegen vorher zu leistende Entschädigung in Höhe des Wertes von Schiff (oder Ladung) oder in Höhe der Charter nebst 10prozentigem Zuschlag in beiden Fällen; Artikel 72 behandelte die Entschädigung für Abnutzung des angeforderten Eisenbahn- oder Schiffsmaterials.

Diese Vorschläge hatten mit mehreren, hauptsächlich redaktionellen Aenderungen sowohl im Entwurf des Ausschusses als im Kommissionsentwurf Aufnahme gefunden, immerhin aber auch zu einer Reihe von Vorbehaltserklärungen Veranlassung gegeben. Sie fielen schließlich der Rückverweisung des Plenums zum Opfer [1]), während die französische Abänderungsvorlage schon in der Kommission gescheitert war [2]).

Die Verhandlungen haben, trotzdem eine völkerrechtliche Regelung der Frage nicht erfolgt ist, insoweit eine Aufklärung gegeben, als man der grundsätzlichen Zulässigkeit der Anforderung und des Gebrauchs (mithin auch der Umwandlung) neutraler Schiffe gegen vorgehende oder vorher festzustellende Entschädigung nicht widersprochen hat. Daß Deutschland die Angarie auf Flußschiffe beschränken wollte, hing wahrscheinlich mit dem Charakter des Abkommens als einer „Landneutralitätskonvention“ zusammen; dagegen ist wohl kaum anzunehmen, daß die deutsche Regierung auf die Anforderung neutraler Seeschiffe im Seekriege und auf das ihr in zahlreichen Handelsverträgen ausdrücklich zugestandene und auf Grund des Kriegsleistungsgesetzes — zwar nicht ausdrücklich aber doch stillschweigend — ganz allgemein zustehende Angarienrecht hat verzichten wollen.

Wir kommen damit zu folgendem Ergebnis: Die Angarie, d. h. die Anforderung neutraler Kauffahrteischiffe ist ebenso zulässig wie die Requisition feindlicher Schiffe gleicher Art, vorausgesetzt, daß sie von der Kriegsnotwendigkeit geboten erscheint; die Art der beabsichtigten Verwendung ist rechtlich ohne Belang. Der Kriegführende, welcher über neutrale Handelsschiffe verfügen und sie, falls erforderlich, zerstören darf, kann dem angeforderten Neutralen auch den Charakter des Kriegsschiffs verleihen, d. h. es umwandeln. Daß in der Literatur regelmäßig von „Transportdiensten“ die Rede ist, erklärt sich unschwer daraus, daß das Schulbeispiel der Angarie von Ludwig XIV. durch die Heran-

1) Nippold, Bd. 19, S. 424, 425.
2) Prot. III, S. 86.

ziehung neutraler Kauffahrteischiffe und ihrer Besatzungen zu Transportdiensten gegeben worden ist, und daß seitdem, abgesehen von dem Duclairfall 1871 [1]), die nötigen Erfahrungen aus der Praxis fehlen.

Die Angarie unterliegt jedoch im Gegensatz zur Anforderung feindlicher Schiffe zwei wichtigen Beschränkungen.

Neutrale Schiffe sind im eigenen Gebiet des Kriegführenden oder im besetzten feindlichen Gebiet der Hoheit des kriegführenden Staates unterworfen, für eine Anforderung auf hoher See, wie sie von OPPENHEIM bejaht wird und nach älterem englischen Kriegsbrauch tatsächlich ausgeübt wurde, fehlt es an jeder rechtlichen Grundlage, da diese Schiffe als schwimmende Teile ihres Heimatstaates anzusehen sind und ihre Anforderung demnach als Neutralitätsverletzung aufgefaßt werden muß [2]). Die dem Kriegführenden gegenüber neutralen Handelsschiffen auf hoher See zustehenden Rechte beschränken sich auf Sicherungs- oder Vergeltungsmaßregeln für unmittelbare oder mittelbare Beteiligung an den Feindseligkeiten.

Dazu kommt noch ein zweiter Gesichtspunkt: Die Angarie kann ausnahmslos nur gegen ausreichende Entschädigung ausgeübt werden. Wenn auch die deutsche Regierung im Duclairfall noch nicht eine grundsätzliche Verpflichtung zur Ersatzleistung anerkannte [3]), vielmehr freiwillig aus Besorgnis vor der Einmischung Englands Entschädigung leistete, so beweist doch die Haltung Deutschlands und der übrigen Mächte auf der Haager Konferenz, daß die Entschädigungspflicht zur allgemeinen Anerkennung gelangt ist. Die Angarie wird also in der Praxis auf eine Art Zwangskauf oder Zwangscharter hinauslaufen und die Härten, welche von den meisten Völkerrechtslehrern befürchtet werden, dürften nicht allzu schwer zu ertragen sein.

Auf Art und Weise der Berechnung der Ersatzleistung einzugehen, geht über den Rahmen dieser kurzen Uebersicht hinaus.

Die zwangsweise Verwendung der neutralen Besatzungen auf Grund des Angarienrechtes ist im Falle der Umwandlung zum

---

1) Um das Eindringen französischer Kanonenboote in die Seine zu verhindern, ließ die deutsche Heeresleitung bei Duclair mehrere englische Kauffahrteischiffe im Fluß versenken. Die englische Regierung erkannte damals die Berechtigung dieser Maßregel an und gab sich mit einer Entschädigung zufrieden.

2) So auch ALBRECHT, S. 62.

3) ALBRECHT, S. 46.

Kriegsschiff nicht als zulässig anzusehen [1]), dagegen wird die freiwillige Anwerbung je nach der Landesgesetzgebung statthaft sein [2]).

b) Die Umwandlung neutraler Kauffahrteischiffe auf Grund Ankaufs.

Der Fall des Zwangskaufs oder der Zwangscharter neutraler Schiffe — darum handelt es sich bei der Anwendung des Angarienrechts — wird in der Praxis schon wegen der Schwierigkeiten, die gegebenenfalls mit dem neutralen Staate, dem das beschlagnahmte Schiff angehört, zu befürchten sind, selten in Erscheinung treten; praktisch bei weitem bedeutungsvoller erscheint der freiwillige Verkauf neutraler Kauffahrteischiffe an den Kriegführenden.

Während des russisch-japanischen Krieges kam die Frage nach der Zulässigkeit derartiger Verkäufe im deutschen Reichstag zur Erörterung, als die Hamburg-Amerika-Linie mehrere Schnelldampfer an Rußland verkauft hatte, die zur Materialreserve unserer Hilfskreuzerflotte gehörten [3]). Auf eine Interpellation des Abgeordneten Bebel äußerte der Reichskanzler Graf v. Bülow: „Gemäß den Grundsätzen des bisher geltenden Völkerrechts ist der Verkauf von Schiffen einer Privatfirma an einen fremden Staat zulässig. — Auf jeden Fall ist die Frage zweifelhaft“ [4]).

Als zur selben Zeit das Gerücht auftrat, Rußland habe einige Schnelldampfer in England angekauft, rechtfertigte der Premierminister Balfour die Zulässigkeit derartiger Verkäufe der Londoner Handelskammer gegenüber am 25. August 1904 mit folgenden Worten: „Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß Handelschiffe von neutralen Privatleuten einer Regierung verkauft werden können, und daß diese Regierung diese Schiffe nach Belieben in Kreuzer umwandeln kann“ [5]).

Hershey stellt sich bei der Beurteilung dieser Fälle auf den entgegengesetzten Standpunkt, indem er ausführt [6]):

„There can be no doubt, that the German Government was

---

1) Nippold, Bd. 19, S. 435, Anm. 1.

2) Prot. III, S. 199—212.

3) Fitger. (die Rückwirkung des ostasiatischen Krieges auf das Völkerrecht) S. 45; Einicke, S. 74 ff.

4) Hershey, S. 92.

5) Smith und Sibley, S. 109, 110. Hershey, S. 93.

6) Hershey, S. 110.

guilty of a violation of neutrality in permitting the sale and delivery of the transatlantic steamers of the great German steamships companies to agents of the Russian Government. The sale of merchant vessels by neutral individuals to belligerent has generally been upheld in spite of the adaptability of many of these vessels to warlike purposes, although the arming and equipping as well as the augmentation of the force of such vessels after having been armed and equipped in a neutral port, have generally been deemed unlawful. The fact however that these vessels are auxiliary cruisers of the German Navy puts a different face to the matter. In view of the close and intime relations, which subsist between these companies and the German Government, the sale and exportation of such vessels would seem to bee impossible without the consent or connivance of that Government, and it can hardly be contended that such consent or connivance could be given without a serious breach of neutral obligation."

Unvereinbar mit dem Wesen der Neutralität ist nur die direkte oder indirekte Lieferung von Kriegsmaterial (letztere unter Anwendung von Scheinverkäufen an Private) seitens einer neutralen Macht an die Kriegführenden oder an einen derselben [1]). Weiter gehen die Pflichten der Neutralität hier nicht; den Handel mit Konterbande braucht der neutrale Staat seinen Angehörigen nicht zu verbieten, wie die Denkschrift zu dem Abkommen betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Seekriege ausdrücklich bestätigt [2]). In dem hier besprochenen Falle handelt es sich zunächst um Verkäufe von seiten einer Privatgesellschaft an einen ausländischen Staat, nicht um einen neutralitätswidrigen Verkauf von Staat zu Staat. Daß die deutsche Regierung auf Grund ihrer Subventionsverträge mit der Rhederei den Verlauf der Dampfer hätte untersagen müssen (inwieweit gerade die verkauften Dampfer von vertraglichen Abmachungen das Reichs mit der Rhederei betroffen wurden, ist nicht klargestellt worden), muß mit Liepmann [3]) verneint worden; denn diese Verträge sind völkerrechtlich für die Stellung der verkauften Schiffe ohne Belang und nur als Maßnahmen zur Erleichterung der Mobilmachung aufzufassen, die innere Angelegenheiten des Staates bleiben und

1) Perels, § 43, III, S. 234.

2) Weißbuch No. 537, S. 16; vergl. Art. 7 des Abkommens betr. die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges.

3) Liepmann, S. 172, Anm.; A. M. Einicke, S. 77.

den völkerrechtlichen Charakter des davon betroffenen Kauffahrteischiffs an sich nicht zu ändern vermögen.

Die Zulässigkeit von Schiffsverkäufen dieser Art ist durch die Londoner Deklaration vom 26. Februar 1909 vollständig klargestellt worden. Nach Artikel 24 Ziffer 6 des Seekriegsgesetzbuches werden nämlich Schiffe, Boote und Fahrzeuge jeder Art „ohne weiteres“ [1]) als relative Konterbande angesehen, falls sie die im Artikel 33 bezeichnete Bestimmung haben. Die Gegenstände der relativen Konterbande unterliegen demnach der Beschlagnahme, wenn bewiesen wird, daß sie für den Gebrauch der Streitmacht oder der Verwaltungsstellen des feindlichen Staates bestimmt sind, es sei denn, daß im letzteren Falle nach Ausweis der Umstände diese Gegenstände tatsächlich nicht für den derzeitigen Krieg benutzt werden können [2]).

Insoweit Hilfskreuzer als Gegenstände der Kriegskonterbande in Betracht kommen, erledigt sich die Frage also leicht, die Schwierigkeit beim Verkauf neutraler Kauffahrteischiffe liegt auf einem anderen Gebiet. Sind Hilfskreuzer als ganz oder teilweise zum Kriegsgebrauch hergerichtete Fahrzeuge anzusehen, deren Auslaufen vom neutralen Staat verhindert werden muß? Man wird diese Frage bejahen müssen, wenn das Schiff in neutralem Gebiet seine kriegsmäßige Ausrüstung d. h. Bewaffnung und Munition ganz oder teilweise erhalten hat oder wenn die erforderlichen Unterbauten zur Aufstellung von Geschützen nachträglich angebracht worden sind, so daß es ohne weitere Vorkehrungen zu kriegerischen Unternehmungen verwandt werden kann, dagegen liegt in der Tatsache, daß die zu Hilfskreuzern geeigneten Schiffe über bedeutende Geschwindigkeit, großes Kohlenfassungsvermögen und infolgedessen beträchtlichen Aktionsradius verfügen, kein hinreichender Grund, diese Dampfer als „teilweise zum Kriegsgebrauch hergerichtete Fahrzeuge“ anzusehen, deren Auslaufen nach Artikel 8 des Abkommens „betreffend die Rechte und Pflichten der Neutralen im Falle eines Seekrieges“ verhindert werden müßte, ebensowenig wie ein besonders stabiler Bau oder das Vorhandensein von Unterbauten zur Geschützaufstellung, die

1) Die Worte „ohne weiteres“ sollen besagen, daß die Bestimmung schon durch die bloße Tatsache des Krieges Wirksamkeit erlangt und daß keinerlei Erklärung des Kriegführenden erforderlich ist. S. Weißbuch No. 33, S. 33 und 37.

2) Weißbuch No. 33, S. 36 und 37.

von vornherein bei der Erbauung des Schiffs angebracht sind, diese Behandlung rechtfertigen.

Die Grenze zwischen Kriegsschiff und Handelsschiff ist auch juristischer, nicht nur technischer Natur. Mit einem gewissen Recht hat FITGER auf Grund der Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges den Satz aufgestellt: „ein Hilfskreuzer ist noch kein Kriegsschiff, er kann nur ein solches werden, wenn es bewaffnet wird“ (richtiger umgewandelt wird. Die Bewaffnung ist rechtlich Nebensache). „Ein Hilfskreuzer ist ein Handelsschiff, das für den Handel gebaut und höchstens für die Möglichkeit einer Umwandlung in ein Kriegsschiff im voraus eingerichtet ist [1]).“

Ein charakteristisches äußeres Unterscheidungsmerkmal im militärischen Wert und auch im Bau einzelner Kriegsschiffkategorien einerseits und Handelsschiffe andererseits zu finden, ist unmöglich. Größere Schnelldampfer, die mit einer Anzahl von 15 cm Geschützen bewaffnet sind, können nach geringfügigen Umbauten (wie z. B. Beseitigung der Decksaufbauten) sehr wohl mit ungeschützten Kreuzern und Avisos der Kriegsflotte äußerlich übereinstimmen und dieser Art von Kriegsschiffen auch in den militärischen Leistungen ungefähr gleichkommen; frühere Dampfjachten sind kaum von Kanonenbooten oder Tendern zu unterscheiden. Außerdem zeigen gerade die Hilfsschiffe, d. h. die einer modernen Flotte im Kriegsfalle zugeteilten Fahrzeuge, die vorher der Handelsmarine angehört haben, in Hinsicht auf die oben genannten drei Eigenschaften die größten Verschiedenheiten untereinander: der riesige, schnelle Hilfskreuzer, wie das kleine, langsame Troßschiff sind aber beide nach erfolgter Umwandlung rechtlich Kriegsschiffe, und tatsächlich, schon vor der Umwandlung, wenn auch nicht zum Kriegsgebrauch hergerichtete, so doch geeignete Fahrzeuge.

Der Schiffsersatz der Kriegsflotte erscheint also unbegrenzt. Folgerichtig dürfte man nach HERSHEY nur den Verkauf von Segelschiffen gestatten; denn jeder Dampfer erscheint der Umwandlung verdächtig, weil er bei der unabsehbaren Ausdehnung eines modernen Seekriegs vielleicht doch zu irgend einem Zwecke Verwendung finden wird, mag er nun förmlich umgewandelt werden oder nicht.

1) FITGER, (die Rückwirkung des ostasiatischen Krieges auf das Völkerrecht) S. 45, vergl. auch S. 44.

VI. Die Sonderstellung der zu „militärischen“ Lazarettschiffen umgewandelten Kauffahrteischiffe.

Die Stellung der zu Lazarettschiffen umgewandelten Kauffahrteischiffe berührt unsere Aufgabe nur insoweit, als es sich um „militärische“ Lazarettschiffe handelt, die in Kriegszeiten der Kauffahrteimarine entnommen und vom Staate eingerichtet, d. h. zu „Staatsschiffen“ [1]) umgewandelt werden; die von Privatpersonen oder Gesellschaften kriegführender oder neutraler Staaten ausgerüsteten Hospitalschiffe kommen hier nicht in Betracht.

Die erste Haager Konferenz hat durch das „Abkommen vom 29. Juli 1899 betreffend die Anwendung der Grundsätze der Genfer Konvention vom 22. August 1864 auf den Seekrieg“ die bisher nur für den Landkrieg geltenden humanen Bestimmungen auf den Seekrieg ausgedehnt, nachdem die im Jahre 1868 vorgeschlagenen, auf den Seekrieg bezüglichen „Zusatzartikel“ zum Genfer Abkommen keine allgemeine Anerkennung gefunden hatten [2]). Die zweite Haager Konferenz hat dann das erste Haager Abkommen mit den Bestimmungen des neuen Genfer Abkommens vom 6. Juli 1906 in Einklang gebracht und vervollständigt. Die Ergänzungen berühren unsere Aufgabe aber nur in geringem Maße.

Grundsätzlich dürfen die Lazarettschiffe sämtlicher Kategorien vom Gegner nicht mehr weggenommen werden [3]), während noch Zusatzartikel 9 die militärischen Hospitalschiffe „wenig zuvorkommend“ dem Eigentum des Nehmers unterwarf, der sie nur während der Dauer des Krieges ihrer Lazarettbestimmung nicht entfremden durfte [4]). Die militärischen Lazarettschiffe sind vor ihrer Verwendung dem Gegner mit Namen anzugeben [5]); bei einem Aufenthalt in neutralen Häfen dürfen sie nicht als Kriegsschiffe behandelt, d. h. z. B. zum Auslaufen nach 24 stündigem Aufenthalt gezwungen werden [6]). Alle Lazarettschiffe sollen den Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Kriegsparteien ohne Unterschied der Nationalität Hilfe und Beistand gewähren; sie dürfen zu keinerlei militärischen Zwecken benutzt werden und in keiner

---

1) Meurer, S. 362. 2) Meurer, S. 356.
3) Artikel I. Abs. 1; Art. II; Art. III.
4) Meurer, S. 364.
5) Art. I, Abs. 1. 6) Art. I, Abs. 2.

Weise die Bewegungen der Kriegsschiffe behindern [1]). Während des Kampfes und nach dem Kampfe handeln sie auf ihre eigene Gefahr [2]).

Die Schiffe unterliegen dem Aufsichts- und Durchsuchungsrecht der Kriegsparteien; letztere können ihre Hilfe ganz ablehnen, ihnen befehlen, sich zu entfernen, ihnen eine bestimmte Fahrtrichtung vorschreiben, einen Kommissar an Bord geben und sie auch zurückhalten, wenn besonders erhebliche Umstände es erfordern [3]). Die von den Kriegführenden gegebenen Befehle sollen soweit möglich ins Schiffstagebuch des Lazarettschiffs eingetragen werden [4]).

Der den Hospitalschiffen gebührende Schutz hört auf, wenn sie dazu verwendet werden, dem Feinde zu schaden [5]). Als geeignet, um den Verlust des Schutzes zu begründen, soll weder die Tatsache gelten, daß das Personal dieser Schiffe zur Aufrechterhaltung der Ordnung und zur Verteidigung der Verwundeten oder Kranken bewaffnet ist, noch die Tatsache, daß sich eine funkentelegraphische Einrichtung an Bord befindet [6]).

Die militärischen Lazarettschiffe sind kenntlich zu machen durch einen äußeren weißen Anstrich mit einem wagerecht laufenden, etwa $1^1/_2$ Meter breiten grünen Streifen [7]). Alle Schiffe führen neben der Nationalflagge die Flagge des Genfer Abkommens (weiß mit rotem Kreuz). Zugehörige Boote und kleinere Lazarettfahrzeuge sind durch einen ähnlichen Anstrich kenntlich zu machen wie die großen Schiffe [8]). Beschlagnahmte Hospitalschiffe (Art. IV Abs. 5) haben die Nationalflagge des Kriegführenden, dem sie unterstellt sind, niederzuholen [9]).

In den nachfolgenden Bestimmungen hat das Abkommen eine beachtenswerte Erweiterung erfahren. Die Lazarettschiffe und Boote, welche sich auch während der Nacht den ihnen gebühren-

1) Art. IV, Abs. 2 und 3. 2) Art. IV, Abs. 4.
3) Art. IV, Abs. 5. 4) Art. IV, Abs. 6.
5) Art. VIII, Abs. 1.
6) Art. VIII, Abs. 2. Der Artikel 8 ist neu aufgenommen. Die deutsche Vertretung hatte hier noch den Fall vorgesehen, daß das Lazarettschiff angesichts der Gefahren der Schiffahrt und besonders zur Verteidigung gegen jeden Akt von Piraterie mit einigen leichten Geschützen bewaffnet sein sollte. Mit der Begründung, daß auch die Handelsschiffe unbewaffnet seien und keine größere Gefahr liefen als die Lazarettschiffe, wurde der deutsche Antrag abgelehnt. Prot. I, S. 74, Bericht Renaults.
7) Art. V, Abs. 1. 8) Art. V, Abs. 3.
9) Art. V, Abs. 5.

den Schutz sichern wollen, dürfen mit Genehmigung des Kriegführenden, den sie begleiten, die notwendigen Vorkehrungen treffen, damit der sie kenntlich machende Anstrich genügend sichtbar ist [1]). Sämtliche in Artikel V vorgesehenen Abzeichen sollen sowohl in Friedens- als auch in Kriegszeiten nur zum Schutze und zur Bezeichnung der dort erwähnten Schiffe gebraucht werden [2]); nach Artikel XXI wird der unbefugte Gebrauch der Abzeichen durch die von dem Abkommen nicht geschützten Schiffe als Anmaßung militärischer Abzeichen strafrechtlich geahndet.

Die deutsche Regierung hatte als Unterscheidungszeichen während der Nachtzeit drei senkrecht, in einer Entfernung von wenigstens drei Metern übereinander angebrachte Feuer (grün-weiß-rot) vorgeschlagen [3]). Die Gefahr für das von dem Lazarettschiffe begleitete Geschwader und der mögliche Mißbrauch zu Täuschungszwecken haben die Kommission von dem Vorschlag Abstand nehmen lassen [4]).

Ebensowenig wie die Hospitalschiffe weggenommen werden können, kann die Besatzung, das Sanitätspersonal und die übrige Mannschaft vom Feinde gefangen genommen werden [5]). Anders ist dagegen die Stellung der auf das Schiff verbrachten Verwundeten der eigenen Flotte, falls das Lazarettschiff vom Feinde durchsucht wird; sie unterliegen der Gefangennahme [6]). Andererseits werden die Schiffbrüchigen, Kranken oder Verwundeten des Feindes mit der Aufnahme auf das Hospitalschiff Kriegsgefangene [7]).

1) Art. V, Abs. 6.

2) Art. VI, vergl. Prot. III, S. 68, Anh. 39, Art. V b, Bericht Prot. III, S. 308.

3) Prot., III, S. 64, Anh. 39, Art. 5.

4) Bericht Prot. III, S. 308, vergl. ferner Prot. III, S. 567, 568.

5) Meurer, S. 402.

6) Meurer, S. 413, 414.

7) Meurer, S. 402, Art. 14 des Abkommens.

C. Schluß.

Die Anwendung von Hilfskreuzern in Gegenwart und Zukunft.

Die Bedeutung der Frage der Umwandlung auf hoher See soll nicht unterschätzt werden; andererseits darf man wohl behaupten, daß die Hilfskreuzerfrage rechtlich als abgeschlossen und klargestellt gelten kann, obschon die Zulässigkeit der Umwandlung auf offenem Meer von England und anderen Mächten bestritten wird. Vielleicht wird der Weg, den die Londoner Konferenz in der Lösung der Rückverwandlungsfrage zu beschreiten versuchte, doch noch einmal zu einer Einigung auch in der Frage der Umwandlung auf hoher See führen.

Die praktische Bedeutung der Hilfskreuzerfrage hat sich dagegen in den letzten zehn Jahren wesentlich geändert, und diese Aenderung wird in Zukunft noch fühlbarer werden.

Die außerordentlichen Deplacementssteigerungen in allen Kriegsmarinen wie Kriegsschiffskategorien und im Zusammenhange damit die allgemeine Geschwindigkeits- und Geschützkaliber-erhöhung lassen in Zukunft die Verwendung der größtenteils langsameren, ungeschützten, mit Geschützen höchstens mittleren Kalibers (bis 15 cm) bewehrten Hilfskreuzer zu Kampf- und Aufklärungszwecken als ein höchst kostspieliges, riskantes Unternehmen von zweifelhaftem Werte erscheinen. Dagegen wird das Bedürfnis einer modernen Flotte an Troß- und Spezialschiffen aller Art stetig wachsen, und dieser Troß von Hilfsschiffen wird in Kriegszeiten durchweg der Kauffahrteimarine entnommen werden müssen, weil Bau und Bereithaltung in Frieden die ohnehin schon zu ganz gewaltiger Höhe gestiegenen Budgets mit zu großen Kosten belasten würde.

Wenn man auch die zahlreichen Kohlen- und Heizöltransporter kaum umwandeln wird, so werden doch die begleitenden Spezialschiffe — die Gefrier-, Vorrats-, Destillier- und Lazarett-

schiffe, die Werkstättenschiffe, Tender und Begleitschiffe, die Munitions- und Minentransporter, die Minenstreu-, Ballon- und Torpedodepotschiffe sicherlich dem Verbande der Flotte als Kriegsschiffe einverleibt werden.

Die Einfügung des Trosses wird bei großen Märschen zu einer wesentlichen Bedingung des Gelingens: die Fahrt der baltischen Flotte von Libau nach Tsuschima (1904/05) wurde ihr überhaupt nur durch den reichhaltigen, gut organisierten Train ermöglicht. Auch das atlantische Geschwader der Vereinigten Staaten-Flotte wurde auf seinem großartigen Marsch um die Welt (1907/09) von einer besonderen militärisch organisierten Troßdivision begleitet, die aus folgenden, bereits zur Zeit des spanisch-amerikanischen Krieges 1898 aus der Handelsmarine angekauften Dampfern bestand:

„Ajax“ (Kohlendampfer, früherer Name „Scindia“), „Culgoa“ (Vorratsschiff, früher ?), „Glacier“ (Gefrierschiff, früher „Port Chalmers“), „Panther“ (Werkstättenschiff, früher „Venezuela“), „Relief“ (Lazarettschiff, früher „John Engliss“), „Yankton“ (Tender, frühere Jacht „Penelope“).

Ein neues Gebiet zur Betätigung steht also unseren Hilfskreuzern oder richtiger Hilfsschiffen offen, ein Dienst, wahrscheinlich weniger reich an äußerer Ehre und Beuteaussicht, dafür aber vielleicht reicher an Schwierigkeit und Verantwortlichkeit.

Die Beschaffung geeigneter Schiffe und Mannschaft aus der Handelsflotte und die Eingliederung in den Verband der Kriegsflotte werden eine Lebensfrage für kriegführende Seemächte bilden.